



Le secteur du transport voyageurs

Chaque année au Canada, plus de 60 millions de personnes utilisent les services ferroviaires intervilles et de banlieue. Mais le secteur ferroviaire peut faire davantage pour s'approprier une part de la croissance du nombre de voyageurs, qui iront autrement grossir le nombre des automobilistes.

Les trains de banlieue effectuent chaque année 56 millions de parcours et, ce faisant, soulagent la congestion du réseau routier et des parcs de stationnement à Toronto, Montréal, Vancouver et Ottawa. Le Réseau GO – qui se classe au cinquième rang des réseaux ferroviaires urbains nord-américains au chapitre de l'achalandage – exploite chaque jour, sur sept lignes de chemin de fer, 162 trains qui transportent en semaine 160 000 usagers des trains et des autobus. Si ces usagers du transport en commun se tournaient plutôt vers l'automobile, il faudrait construire 18 voies d'autoroute supplémentaires. Par ailleurs, les trains touristiques transportent plus de 280 000 voyageurs par année.

VIA Rail Canada Inc. a transporté environ quatre millions de voyageurs en 2001, ce qui représente une augmentation de près de 12 pour cent en 11 ans. Créée en 1977 pour assurer le transport ferroviaire des voyageurs au pays, VIA Rail Canada exploite plus de 480 trains par semaine, qui circulent sur 14 000 kilomètres de voies pour relier quelque 450 collectivités au Canada, d'un océan à l'autre. Le réseau de VIA se divise en trois grandes régions :

- l'Ouest canadien, où les trains transcontinentaux desservent principalement les marchés touristiques

canadiens et étrangers. VIA assure également des liaisons dans l'île de Vancouver, ainsi qu'entre Jasper et Prince Rupert;

- le corridor Québec-Windsor, où VIA offre à ses clients des services intervilles rapides, de centre-ville à centre-ville, entre les grands centres d'affaires du Canada;
- les provinces de l'Atlantique, où l'*Océan*^{MC} relie six fois par semaine Montréal et Halifax. En outre, le *Chaleur*^{MC} assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Par ailleurs, dans les régions éloignées et rurales, VIA assure des services de transport régional en vertu d'un mandat du gouvernement. Depuis 1990, VIA Rail a transformé les services ferroviaires voyageurs nationaux en les rationalisant, en augmentant leur efficacité et en les axant résolument sur la clientèle. Au cours de la dernière décennie, la Société a connu une croissance remarquable et une réduction de ses charges d'exploitation.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser 400 millions de dollars à la Société sur une période de cinq ans pour lui permettre d'améliorer l'infrastructure ferroviaire, de moderniser les gares de Moncton, Kingston, Oakville, Oshawa, London, Prince Rupert et Jasper, et d'acheter de nouvelles voitures et de nouvelles locomotives grande vitesse.

Cet investissement, qui améliorera l'ensemble du réseau, comprendra le prolongement des voies de dépassement et des voies d'évitement, ainsi que la mise en œuvre d'autres mesures afin



de réduire les restrictions de vitesse, tout en améliorant les systèmes de signalisation et de contrôle de la circulation. VIA collabore à de futurs projets d'amélioration avec les transporteurs ferroviaires de marchandises, qui sont propriétaires de la majeure partie de l'infrastructure.

Dans le corridor Québec-Windsor, où il y a une forte densité de population et où VIA puise 85 pour cent de sa clientèle, du matériel et une infrastructure plus efficaces se traduiront par de nouveaux trains et des services plus fréquents et plus rapides. Par exemple, VIA compte offrir :

- 30 pour cent plus de trains par jour entre Montréal et Toronto et une durée du trajet réduite de jusqu'à 10 minutes;
- 40 pour cent plus de trains par jour entre Ottawa et Toronto et une durée du trajet réduite de jusqu'à 20 minutes; et
- 40 pour cent plus de trains par jour entre Montréal et Ottawa et une durée du trajet réduite de jusqu'à 25 minutes.

VIA Rail Canada a également conclu avec Amtrak une alliance en vertu de laquelle ce chemin de fer offre



des services en territoire canadien, principalement entre Montréal et New York, et entre Toronto et Chicago. VIA Rail et le Réseau GO ont convenu dernièrement d'acheminer les voyageurs de l'autre transporteur entre des gares communes.

Le **Réseau GO**, financé par le gouvernement de l'Ontario, est le système de transport en commun interrégional de la grande région de Toronto et de Hamilton-Wentworth. Les trains du Réseau GO sillonnent 361 kilomètres de voies ferrées appartenant principalement au CN et au CFCP et transportent chaque jour quelque 127 000 voyageurs. Le parc de la Société comprend 319 voitures à deux niveaux construites par Bombardier à Thunder Bay et 45 locomotives spéciales construites à London par GM Diesel. Le chemin de fer élimine ainsi des millions de voitures des routes et des rues de l'agglomération torontoise.

L'**Agence métropolitaine de transport** dessert 1,5 million d'utilisateurs par jour et enregistre 12 millions de déplacements par an sur son réseau. L'AMT emprunte cinq lignes, qui s'étendent sur 198 kilomètres de voies – propriété du CN et du CFCP – et sont jalonnées de 45 gares entre Dorion-Rigaud, Delson, Blainville et la gare Windsor, ainsi qu'entre Deux-Montagnes, Saint-Hilaire et la gare Centrale. Le parc du réseau de banlieue comprend 23 locomotives (achetées ou louées par l'AMT), 128 voitures classiques et à deux niveaux, cinq fourgons-génératrices et 58 automotrices.

Le gouvernement du Québec a annoncé dernièrement qu'il injecterait 14,5 millions de dollars pour accroître de 25 pour cent la capacité de la liaison entre Montréal et Saint-Hilaire, ce qui augmenterait de mille le nombre d'utilisateurs transportés quotidiennement. L'AMT a été créée en 1995 par le gouvernement du Québec afin de soutenir, d'étendre, de coordonner et de promouvoir les services de transport en commun, notamment les services de trains de banlieue, dans la grande région de Montréal.

Le **West Coast Express** transporte près de 8 000 voyageurs par jour – ou 1,9 million par année – sur les lignes du CFCP. Le service a été lancé par le gouvernement de la Colombie-Britannique en novembre 1995 afin de soulager la congestion routière, de réduire les émissions et d'améliorer la qualité de vie dans le secteur nord-est du Grand Vancouver. Les jours où ils sont en service, les trains éliminent 2 700 voitures de la route reliant Mission à Vancouver.

Capital Railway, un nouveau réseau de trains de banlieue mis sur pied au coût de 26 millions de dollars, est entré en activité au milieu du mois d'octobre 2001 à Ottawa. Le train emprunte la ligne du CFCP qui relie Greenboro, au sud de la ville, et la nouvelle gare Bayview du Transitway située aux plaines LeBreton, dans le nord, et dessert cinq gares. On envisage de le prolonger ultérieurement.

Les trains touristiques **Rocky Mountaineer**, qui circulent de jour entre Vancouver, Calgary et Jasper ou Banff, transportent quelque 75 000 visiteurs par année du printemps à l'automne. Des circuits de deux jours dans les montagnes Rocheuses canadiennes, avec nuitées à mi-chemin dans des hôtels de Kamloops, sont offerts aux voyageurs, pour la plupart des touristes étrangers qui sont prêts à payer un supplément pour le paysage, le service personnalisé et les petites attentions dans un train voyageurs spécial, doté de voitures panoramiques.

Avec le train **Royal Canadien Pacifique**, le Chemin de fer Canadien Pacifique offre un service ferroviaire de luxe. Le chemin de fer organise des excursions dans des voitures d'époque, et nolisera plusieurs trains pour des événements privés. Dans le cadre de son excursion étendard, l'excursion Golden Crowsnest, le Royal Canadien Pacifique effectue une boucle de 1 050 kilomètres dans le parc national de Banff, la vallée du fleuve Columbia, la Passe du Nid-de-Corbeau et le sud de l'Alberta.

Le chemin de fer **South Simcoe Railway** exploite un service touristique à l'aide d'un train tiré par une locomotive à vapeur et des voitures originales datant de 1920. Le train part de Tottenham et parcourt la vallée de Beeton Creek jusqu'à Beeton, pour revenir à son point de départ. Des trains spéciaux sont mis en service l'automne, au moment de la fête des couleurs, et à trois reprises à Noël pour venir en aide à la banque alimentaire locale.

Alberta Prairie Railway Excursions, basée à Stettler, en Alberta, offre un large éventail d'excursions de jour à bord d'un train tiré par une locomotive à vapeur. La ville de Stettler est le point de départ et de retour des excursions, qui comprennent un buffet complet à Big Valley, un ancien point de division de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Nord. Certaines excursions comprennent des spectacles et de fausses attaques de train.

Le **Train touristique L'Express de La Matapédia** a été récemment mis en service par la Société de développement économique d'Amqui, qui s'est jointe à l'ACFC en cours d'année et offre des excursions touristiques quotidiennes sur les voies du Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe entre Amqui et Matapédia, au Québec. En cours de trajet vers Matapédia, les voyageurs ont l'occasion de visiter le site historique de Matanajaw, un ancien club de pêche privé situé à Causapscal.