

[Text]

alors que sur une partie du trajet dans les deux sens, il n'y avait plus de places dans le train. Bien qu'avertis des places debout seulement, certains voyageurs ont choisi le train. Je suis passé là dimanche, monsieur le président, et je peux vous assurer pourquoi ils ont pris le train. A cause du mauvais temps, le fourgon à bagages fut mis à leur disposition, ce qui est contraire à notre politique.

Dans des conditions climatiques extrêmement hostiles, nos trains ont certes accusé du retard. Mais pendant une partie du temps, les autres modes de transport, eux, n'ont pas marché du tout.

Les Canadiens s'attendent tout simplement à ce que leurs trains roulent, beau temps, mauvais temps, même s'ils acceptent que d'autres modes de transport soient immobilisés.

Another lesson comes across clearly and is supported by a program of additional research VIA has carried out amongst the general public over the last year.

The message is strong and clear: Canadians want and require a modern passenger rail service. While they have some tolerance for VIA's shortcomings, they have far higher expectations of us than we can now always deliver. Modernization can change this. On the other hand, the majority of Canadians are far more supportive than our critics would have you believe.

This support for the passenger rail service in Canada is not confined to any one class or group of Canadians, nor to any one region. Indeed, the findings of our own studies are astonishingly uniform from province to province, and two independent studies, not carried out for VIA, brought us a similar message.

Perhaps more promising from VIA's economic point of view is that Canadians who have not travelled by rail recently indicate a greater willingness to use a modernized rail service for both pleasure and business. A modernized VIA will attract more passengers.

Mr. Chairman, I find these studies very encouraging—but also very demanding. The public out there is watching VIA very closely, very expectantly. If we do well, we will have their blessing, but I feel they will be severely critical if they do not soon understand clearly that the VIA modernization process is under way. If we seem to delay, we must beware of public wrath.

That brings me to another point I would like to put before honourable senators. In all the measures I have described to you today now being taken by VIA, there is a common thread. They cannot be accomplished overnight. If I have discovered one thing in my 15 months at VIA, it is that a railway is a large, complex and inflexible system that cannot be modernized at a wave of a magic presidential wand—not even with the full support of honourable senators or of their honourable colleagues in the other place, much as your support and theirs is needed and welcomed.

[Traduction]

“sold out”. Despite being told that it was “standing-room-only”, some passengers elected to ride. I passed by there on Sunday, Mr. Chairman, and I can tell you why they elected to ride. Because of conditions, the baggage-car was made available, contrary to our policy.

Under exceptionally bad weather conditions, certainly we ran late, but part of the time other modes of transportation just didn't run at all.

Canadians simply expect their trains to keep running, no matter what the weather, while accepting that other modes cannot.

Mais il y a une autre leçon à tirer de cette expérience, et cette leçon a été confirmée par un sondage que VIA a mené auprès du public l'année passée.

Le message est sans équivoque: les Canadiens ont besoin d'un service ferroviaire moderne de transport de voyageurs et ils en veulent un. S'ils sont capables d'une certaine tolérance devant les lacunes de VIA, leurs attentes sont nettement supérieures à ce que nous sommes actuellement en mesure de leur offrir. Mais la modernisation peut changer tout cela. En outre, la plupart des Canadiens nous appuient bien plus que nos critiques ne le laissent croire.

L'appui réservé aux services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada ne vient pas uniquement d'une catégorie ou d'un groupe de Canadiens, voire d'une région en particulier. En fait, les résultats de notre enquête sont remarquablement uniformes d'une province à l'autre, et deux autres études qui n'ont pas été menées pour le compte de VIA contiennent les mêmes conclusions.

Ce qui est, peut-être, plus prometteur pour VIA, sur le plan économique, c'est que les Canadiens qui n'ont pas voyagé en train récemment se sont montrés plus disposés à emprunter un service modernisé, tant pour leurs voyages d'agrément que pour leurs déplacements professionnels. Une fois modernisée, VIA attirera plus de voyageurs.

Monsieur le Président, je trouve ces études fort encourageantes, mais aussi très exigeantes. Le public surveille VIA de très près et attend beaucoup d'elle. Si nous réussissons, nous recevrons sa bénédiction, mais j'ai le sentiment que le public se montrera extrêmement sévère s'il ne comprend pas rapidement et clairement que la modernisation de VIA est en cours. Si nous avons l'air de retarder le processus, il faut nous attendre à ce que le public manifeste son mécontentement.

Cela m'amène à un autre point que j'aimerais soumettre à la réflexion des honorables sénateurs. Toutes les mesures que prend actuellement VIA, et que je viens de vous décrire, ont un dénominateur commun: aucune ne peut être réalisée du jour au lendemain. S'il y a une chose que j'ai comprise pendant mes quinze premiers mois à VIA, c'est qu'une société de chemin de fer est une grosse machine, complexe et rigide, qui ne peut être modernisée d'un coup de baguette magique du président même avec tout l'appui des honorables sénateurs ou celui de leurs honorables collègues de l'autre endroit, bien que cet appui soit évidemment nécessaire et bienvenu.