

[Text]

However, improved rail service in the central corridor, if we were to proceed with it, must be balanced with appropriate modernization in western and Atlantic Canada. That is the purpose of the prototype train development on which we are now embarked which, we hope, will lead to modern re-equipment solutions for our light-density and transcontinental service. That balance is also the purpose, for example, of dialogue we are holding with interest groups such as the Coalition for Improved Rail Passenger Service, who have been making representations to us about our service in Atlantic Canada. Such consultations are valuable in shaping our plans and our greater relevance to the markets we serve.

Maintenant, Monsieur le président, j'aimerais aborder brièvement devant le comité un point dont les médias ont largement parlé, et pas toujours en toute connaissance de cause, c'est-à-dire les services assurés par VIA durant la période des Fêtes. Vous avez malheureusement dû le lire, vous aussi.

Je suis heureux de vous informer que la Commission canadienne des transports doit faire enquête sur notre rendement, afin que tous les faits soient mis à jour et l'équilibre rétabli. En ce moment le public croit que le réseau VIA a essuyé un échec retentissant, mais rien n'est plus loin de la vérité.

Les sénateurs se souviendront, monsieur le président, que le mauvais temps a balayé tout le pays pendant toute la durée du congé des Fêtes—pas seulement une partie du Canada, mais la totalité du territoire. Dans ces conditions, les compagnies aériennes annulèrent des vols, les routes furent fermées à la circulation des autocars et des automobiles particulières, et VIA fut la seule à continuer de fonctionner. Oui monsieur le président, nos trains étaient en retard, mais ils roulaient. Pendant les Fêtes, soit une période de 22 jours, nous avons transporté 314,000 personnes dans 2,962 trains et nous n'avons annulé que trois trains. Ces sont les faits.

Nos difficultés se sont surtout manifestées sur les liaisons transcontinentales de l'Est et de l'Ouest. Les conduites de vapeur du transcontinental de l'Ouest ont gelé, comme elles le font toujours à 40 degrés sous zéro, parce qu'elles se trouvent entre et sous les voitures. Le transcontinental de l'Est a subi de longs retards en raison d'un déraillement survenu à Amqui. C'est une partie des problèmes que vous avez dû vivre dans cette période.

Dans le Corridor, la poudrière a été la principale ennemie, obligeant les trains à ralentir à l'approche des signaux et, pour le matériel conventionnel, en passant devant les détecteurs de boîte chaude.

Signalons que notre ligne de conduite consiste à mettre en service le plus grand nombre possible de voitures, en période de pointe, pour répondre à la demande accrue. Lorsque le cycle d'exploitation est ainsi accéléré, comme le comité le sait sans doute, on dispose de peu de voitures de remplacement et le moindre retard a un effet domino sur les affectations suivantes d'une même rame de voitures.

Ajoutons encore à cela les voyageurs qui ont pris place dans le fourgon à bagages sur le parcours Montréal-Chicoutimi,

[Traduction]

Toutefois, si nous améliorons le service ferroviaire dans le corridor central, il faudra également veiller à équilibrer la modernisation dans l'Ouest et dans les Maritimes. Voilà pourquoi nous mettons au point d'un prototype qui, nous l'espérons, apportera des solutions modernes au renouvellement de notre parc pour nos services ferroviaires peu fréquentés et transcontinentaux. Cet équilibre est aussi le but visé, par exemple, par le dialogue que nous avons engagé avec des groupes d'intérêt comme la Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs, qui nous a adressé ses doléances au sujet de nos services dans les provinces de l'Atlantique. Pareilles consultations sont précieuses pour élaborer notre avenir et mieux répondre aux besoins des marchés que nous desservons.

Now, Mr. Chairman, I would like to mention briefly to the Committee one subject which has been widely publicized by the media, not always with complete understanding. I refer to VIA's service to the public over the Christmas holidays. I am sure you read about it also.

I am very glad indeed to report that the Canadian Transport Commission is to hold an enquiry into our performance so that, I am sure, the full facts and the correct balance will come out. As it is, the public has somewhat been left with the impression that the VIA system suffered a massive failure, when nothing could be further from the truth.

Senators will remember, Mr. Chairman, that we had extremely bad weather nation-wide over the holidays—not just in one part of Canada, but all over. In these conditions, airlines cancelled flights, roads were closed to buses and private automobiles and only VIA kept going. Yes, Mr. Chairman, we were late, but we kept going. During the holiday period, we moved 314,000 passengers over 22 days on 2,962 trains and cancelled only three trains during that time. These are the facts.

Our problems occurred primarily on the Western and Eastern Transcontinentals. The Western Transcon steam heating pipes froze, as pipes exposed between and under cars always do at 40 below. The Eastern Transcontinental was gravely delayed by a derailment at Amqui. These are some of the problems people had to endure during this period.

In Corridor service, blowing snow was the principal enemy, causing mandatory safety slow-downs in approaching signals and, for our conventional equipment, in passing hot-bearing detectors.

To this was added our policy of tight-cycling and putting every possible vehicle into service to meet the holiday demand. When you cycle tightly, as this Committee will know, you have little or no back-up and one delay has a domino effect on the following uses of that same train-set.

Added to all this was travel on the Montréal-Chicoutimi line, where for part of the journey in two directions, we were