

[Text]

On the subject of the CN train connection between Toronto and Niagara Falls, which goes through St. Catharines, the last train, which was a very handy one, was somewhere between 11 p.m. and midnight. It caught all the connecting trains and the shoppers had a full day and they were making their way home. Within a year that was changed to something like 10 p.m., and more recently the announcement is going to be that the last train will leave Toronto about 5.30 p.m. going to Niagara Falls. For the last train arriving in St. Catharines, the station was closed, the waiting room was closed, and people picking up passengers from the trains had to wait in their cars or outside. This went on for a period of time, and the complaints and the irritations were many, particularly in winter time.

You have moved from midnight to 10 p.m. to 5 p.m. This is certainly no way to increase passenger traffic. I do not know whether or not it was done on some sort of a plan. This is a branch line, but Niagara Falls would not want to consider it a branch line operation. No wonder we do not have passenger traffic on the dayliner that is now used.

**Mr. Nick Mulder (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport):** Mr. Chairman, if I may just answer Mr. Reid's question, I am not familiar with all the details and we are indeed not involved in going over all the details of VIA Rail. As the Minister suggested, we understand the senior management of VIA will be appearing before the committee in the near future anyway. You might ask that question.

However, we do know that part of the government policy is to reduce VIA's cost to the taxpayer and through that VIA has come up with proposals to increase the load factor and to eliminate trains where the load factor is very low. Indications are that while some communities would like to keep their frequency and so on, in order to save money they have been taking a hard look at trains in southwestern Ontario and indeed throughout southern Ontario and seeing where they can cut out trains where the load factors are so low that it really does not make any sense to operate them. They are finalizing proposals right now to eliminate some more trains including the trains that the hon. member is talking about.

**Mr. Reid:** I will not belabour it except to say that if VIA Rail is trying to gather in passengers and increase traffic they have to keep in mind the connecting lines and travel from Ottawa to Toronto and continuing on. The late trains were able to do that. The 5 p.m. one will not. They also have to keep in mind those who go to Toronto to do some shopping. A 5 p.m. departure from Toronto to Niagara Falls and St. Catharines is far too early for them, so you are not increasing that kind of traffic. I would just

[Translation]

En ce qui a trait à l'embranchement entre Toronto et Niagara Falls, qui passe par St. Catharines, le dernier train de la journée, qui était fort pratique, partait entre 23 heures et minuit. Il assurait la correspondance pour plusieurs autres directions et permettait à tous ceux qui avaient terminé leurs courses de rentrer chez eux. En moins d'un an, l'heure de départ avait été ramenée vers 22 heures et, plus récemment, on a annoncé que le dernier train partirait de Toronto aux alentours de 17h30 en direction de Niagara Falls. Lorsque le dernier train arrive à St. Catharines, la gare est fermée, la salle d'attente est fermée et les personnes qui attendent les voyageurs sont obligés de rester dans leur voiture ou à l'extérieur. La situation a persisté pendant assez longtemps malgré les plaintes et l'irritation de bien des gens, notamment en hiver.

L'heure de départ est passée de minuit à 22 heures puis à 17 heures. Ce n'est certes pas là la façon d'accroître le trafic passagers. Je me demande s'il n'y a pas un stratagème derrière tout cela. Pour la direction du chemin de fer, il s'agit peut-être d'une ligne secondaire, mais la population de Niagara Falls ne voit pas les choses du même oeil. Il n'est guère étonnant que le rapide de jour maintenant en service n'attire guère la clientèle.

**M. Nick Mulder (sous-ministre adjoint Politiques et Co-ordination, Transport Canada):** Monsieur le président, si vous me permettez de répondre à la question de monsieur Reid, même si je ne suis pas au courant de tous les détails et qu'il ne nous appartient d'ailleurs pas de percer les secrets de Via Rail, je dirais qu'il conviendrait peut-être de poser de nouveau la question aux cadres supérieurs de Via Rail qui, à la demande du ministre, comparaitront devant le comité sous peu.

Quoi qu'il en soit, nous savons que le gouvernement a effectivement décidé de réduire les coûts de Via Rail au profit du contribuable, et qu'à cette fin Via Rail a proposé d'accroître le facteur de charge et de supprimer les trains dont le facteur de charge était insuffisant. Évidemment, certaines collectivités tiennent à conserver le service qui leur était offert jusque-là, mais, pour réaliser des économies, il a bien fallu examiner de près le trafic ferroviaire du sud-ouest de l'Ontario et de même de tout le sud de l'Ontario afin de supprimer les trains dont le facteur de charge est si peu élevé qu'il devient ridicule de les garder en service. Via Rail met actuellement la dernière main à un plan de suppression d'autres trains encore dont, justement, ceux dont a parlé l'honorable député.

**M. Reid:** Je ne tiens pas à insister lourdement, si ce n'est pour dire que, si Via Rail a l'intention d'attirer les voyageurs et d'accroître son trafic, il ne doit pas négliger les embranchements et les déplacements entre Ottawa et Toronto. C'est ce genre de service qu'offraient les trains de fin de soirée. Celui de 17 heures ne répond pas aux besoins. Via Rail ne doit pas oublier les gens qui vont à Toronto pour faire leurs courses. Le train de 17 heures en direction de Niagara Falls et de St. Catharines est