

[Text]

**Mr. Franche:** If I may add to that, Mr. Chairman, we are now improving our running time between Ottawa and Toronto. We are looking at that little section between Federal and Ottawa with CN right now. We are building a track on which we will run 95 miles an hour from Federal, Smiths Falls, Brockville, and right into Toronto at good speed and get our three hours and 59 minutes. We have that little piece in there on which we will have to come in slowly. We are trying to find out from CNR if we cannot improve that and come in a great deal faster. We are very conscious of what you have mentioned, senator, and you are quite right; yes, it takes time. That is one of the main points I have discovered. It is a "grosse machine"; it takes time to bring it around to put in motion.

When I joined the federal government, Mr. Chairman, I was disheartened because it was like an elephant. You push and you push on it and it never moves. However, once you get it moving you cannot stop it; it keeps on moving. I hope I can reach that point, the point at which we will not be able to stop the movement.

**Senator Le Moynes:** I have one last question, Mr. Chairman. I have heard from railroad people on the Montreal to Ottawa train that it is the intention of VIA to get rid of trainmen and conductors and to put passengers on the honour system like in the metro in Paris. Is that true?

**Mr. Franche:** No, it is not true, Mr. Chairman.

**Senator Le Moynes:** I was very disturbed at the news. I am glad to hear it is not true. It is quite an unnerving thought with the kind of people we have aboard trains and buses nowadays.

**Senator Macdonald:** Mr. Chairman, if you look at the last sentence on page 11 of the statements it is stated:

Modernization is also required to replace outmoded management and labour practices and we are taking careful steps here, too.

Would the witness care to expand on that and say what these practices are and what has to be modernized in terms of management and labour? What do you propose to do about it?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, there are traditions that exist in the railroad industry in terms of agreements that we think are beginning to evolve even in the North American context. These have to do with the different methods of paying employees. I know some employees are paid by the distance they run, which goes back to the days of the steam engine, or perhaps just 15 years ago. At Amtrak employees are now paid by the hour and not by the mileage, which was the case 20 or

[Traduction]

réponse dans une mauvaise organisation, dans le manque flagrant d'imagination ou dans la grande utilisation des rails légers. Je ne sais pas.

**M. Franche:** Permettez-moi d'ajouter, monsieur le président, que nous sommes en train d'améliorer notre temps de marche entre Ottawa et Toronto. Nous nous occupons à l'heure actuelle avec le CN, de la petite portion comprise entre Federal et Ottawa. Nous construisons une voie qui permettra à nos trains de circuler à 95 milles à l'heure à partir de Federal, en passant par Smiths Falls et Brockville, pour atteindre une vitesse raisonnable jusqu'à Toronto. Il nous faut arriver à le faire en trois heures et cinquante-neuf minutes. Il y a une petite section où il nous faudra ralentir. Nous essayons de savoir, auprès de représentants du CN, s'il n'y aurait pas moyen d'améliorer la situation à cet endroit et de raccourcir considérablement le trajet. Nous sommes très conscients de ce que vous avez dit, sénateur, et vous avez raison de dire que cela prend du temps. C'est un des principaux points que j'ai découverts. Il s'agit d'une «grosse machine», dont la mise en marche exige beaucoup de temps.

Lorsque je suis entré au gouvernement fédéral, monsieur le président, j'étais découragé à la vue de ce qui ressemblait à un éléphant. Malgré tous vos efforts, vous n'arrivez pas à le faire bouger. Une fois qu'il est en marche, il est toutefois impossible à arrêter. J'espère atteindre ce point, c'est-à-dire le moment où nous ne pourrions plus arrêter le mouvement.

**Le sénateur Le Moynes:** Une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez. Les employés qui travaillent entre Montréal et Ottawa m'ont dit que VIA avait l'intention de se débarrasser des agents de train et des chefs de train, et d'opter pour le système d'honneur comme dans le métro de Paris. Est-ce vrai?

**M. Franche:** Non, ce n'est pas vrai, monsieur le président.

**Le sénateur Le Moynes:** Cette nouvelle m'a beaucoup troublé; je suis heureux de savoir que ce n'est pas vrai. C'est en effet une nouvelle très déconcertante lorsque l'on songe à la clientèle des sociétés de chemin de fer et d'autobus de nos jours.

**Le sénateur Macdonald:** Monsieur le président, si vous jetez un coup d'œil à la dernière phrase de la page 13 des déclarations, vous y lirez ce qui suit:

De plus, il faudra moderniser des pratiques de travail et de gestion démodées. Nous procédons également par étapes dans ces domaines.

Le témoin pourrait-il nous donner plus de détails à ce sujet et nous dire quelles sont ces pratiques de travail et de gestion qui doivent être modernisées? Quelles mesures prévoyez-vous prendre à cette fin?

**M. Franche:** Monsieur le président, il existe certaines traditions dans le secteur des chemins de fer en ce qui concerne les conventions collectives, et nous estimons que celles-ci commencent à évoluer dans le contexte nord-américain. Il s'agit notamment des différentes formules dont on se sert pour rémunérer les employés. Je sais que certains employés sont payés en fonction de la distance qu'ils parcourent, laquelle pratique est en vigueur depuis l'époque de la locomotive à vapeur, ou peut-être