

[Texte]

et Québec, et à maintenir les opérations sur la rive sud. Pourtant, tous les documents de VIA Rail produits depuis la création de VIA Rail ont toujours parlé d'un plus grand potentiel de transport ferroviaire sur la rive nord. M. de Belleval l'a dit à plusieurs reprises.

Hier, M. Bouchard nous a indiqué clairement qu'il avait pris la décision de fermer la route de la rive nord plutôt que celle de la rive sud parce que VIA Rail lui en avait fait la recommandation expresse. Pouvez-vous nous dire quels arguments vous avez retenus pour justifier la fermeture de la voie de la rive nord et le maintien de celle de la rive sud?

M. Hanigan: Il est évident que le potentiel, dans des conditions égales, est plus grand sur la rive nord, la distance étant à peu près la même ou peut-être un peu moindre sur la rive nord. Également, cela permettrait au train d'arriver à la Gare du Palais au lieu d'arriver par Sainte-Foy et de traverser le pont.

Mais il faut examiner la situation actuelle. Sur la rive sud, nous avons des voies qui sont en bon état et qui nous permettent de rouler à une vitesse maximum. Sur la rive nord, en passant par Trois-Rivières, la voie n'a pas la même valeur. Les rails n'ont pas la même capacité, il y a des courbes plus prononcées, et nous ne pouvons pas rouler à une vitesse satisfaisante. Si je me souviens bien, la vitesse maximum sur la rive nord est d'environ 50 milles à l'heure comparativement à une vitesse maximum de 95 milles à l'heure sur la rive sud. Donc, dans les conditions actuelles, le potentiel n'est pas là.

M. Pronovost: Monsieur Hanigan, ma dernière question portera sur les détenteurs de laissez-passer gratuits.

Dans le corridor Québec-Windsor, sur plusieurs lignes, ces détenteurs de laissez-passer gratuits ont également droit, en classe économique, à un lunch gratuit et à d'autres services gratuits: café, breuvages, etc. Avez-vous l'intention de maintenir cette politique de service à la clientèle au cours de la prochaine année budgétaire?

M. Hanigan: Cela fait partie du service offert aux voyageurs.

M. Pronovost: Donc, monsieur Hanigan...

M. Hanigan: Un instant!

M. Pronovost: ... vous me dites que vous allez continuer à offrir à ces personnes un lunch gratuit et tous les autres services gratuits. C'est bien cela?

M. Hanigan: La plupart des détenteurs de laissez-passer sont d'anciens employés du CN ou du CP.

M. Pronovost: Je comprends.

• 1105

M. Hanigan: VIA est payée par ces compagnies de chemin de fer...

M. Pronovost: À 60 p. 100.

[Traduction]

and to keep the service on the south shore. However, all the documents VIA Rail has produced since the beginning always spoke of a larger potential of rail transportation on the north shore. Mr. de Belleval said so several times.

Yesterday, Mr. Bouchard told us very clearly that he decided to close the route on the north shore rather than on the south because VIA Rail made a very clear recommendation to him about it. Could you tell us which arguments you have used to justify the closing of the service on the north and to keep it on the south?

Mr. Hanigan: It is obvious that all the conditions being equal, the potential is much larger on the north shore, with a distance nearly the same or perhaps shorter. Also, it would allow the train to come to the Gare du Palais instead of arriving through Sainte-Foy or crossing the bridge.

But it is important to check the present situation. On the south shore, we have tracks which are in good condition and which allow maximum speed. The railway is not as good on the north shore, going through Trois-Rivières. The tracks do not have the same capacity, the curves are sharper, and we can not run the trains at a satisfactory speed. If I remember correctly, the maximum speed on the north shore is nearly 50 miles an hour compared to 95 miles on the south shore. So in the present conditions, the potential is not there.

Mr. Pronovost: Mr. Hanigan, my last question will be about free passes.

In the Quebec-Windsor corridor, on several lines, people who have such passes are also entitled, in economy class, to a free lunch and to other free services, free coffee, beverages etc. Is it your intention to keep this policy of service to the customers during the next financial year?

Mr. Hanigan: It is part of the service offered to the passengers.

Mr. Pronovost: So Mr. Hanigan...

Mr. Hanigan: One moment please!

Mr. Pronovost: ... you are telling me that you are going to continue offering these people free lunch and other free services. Is that it?

Mr. Hanigan: Most of the people having these free passes used to work for the CN or the CP.

Mr. Pronovost: I see.

Mr. Hanigan: VIA gets a refund from these railway companies...

Mr. Pronovost: At 60%.