

Les crédits

Il s'agit maintenant d'une compagnie ferroviaire plus efficace qui offre un excellent service et qui est, en outre, prospère—une notion qui n'inspire à mon collègue que crainte et mépris. C'est tout un exploit quand on pense à la faible marge de manoeuvre dont disposait alors le ministère des Transports. Quand les temps sont durs, il faut prendre des décisions difficiles.

Ce gouvernement n'a pas fui sa responsabilité et n'a pas craint de prendre de telles décisions. À la place, il a choisi de sauver VIA et de lui donner un nouveau souffle, ne tenant pas compte du profond cynisme de la population, mais comptant plutôt sur le regain de popularité que connaît le transport ferroviaire de voyageurs partout dans le monde, car il offre de grands avantages au niveau de la sécurité, de la société et de l'environnement.

Non seulement l'avenir de VIA est prometteur sur le plan des finances et de l'efficacité, mais la société planifie en fonction de demain. Je répète à mon collègue que la façon d'envisager l'avenir a beaucoup changé depuis Mackenzie King et ses pratiques relevant des arts de la magie.

Or, les années 1990 prouvent qu'il est possible d'exploiter la nouvelle société VIA, non seulement en respectant le financement prévu, mais en imposant au gouvernement des coûts inférieurs aux coûts prévus, même si les gens se déplacent moins actuellement tant pour les affaires que pour leur plaisir.

Comme les députés le savent, chaque semaine, environ 396 trains effectuent 19 parcours depuis que VIA a modifié son service en janvier 1990. Même si ces activités sont moins nombreuses, VIA continue à desservir toutes les régions canadiennes, y compris celles qui sont éloignées et où le service ferroviaire de voyageurs est actuellement le seul lien avec le monde extérieur.

De plus, VIA a dû soutenir une vive concurrence de la part de lignes aériennes sur les parcours rentables et achalandés du Canada central, surtout ceux du corridor entre Québec et Windsor. Ainsi, ce qui devait être au début la rationalisation de certains services a en fin de compte donné lieu à la société VIA actuelle, un réseau dernier cri moins coûteux pour le contribuable, qui répond aux besoins d'aujourd'hui et qui est tourné vers l'avenir.

En effet, dans la restructuration de VIA, on a voulu repenser entièrement la façon d'assurer les services ferroviaires voyageurs, non seulement pour tenir compte des niveaux de financement établis par le gouvernement

fédéral mais, ce qui est plus important, pour relever les défis d'augmenter le nombre des voyageurs, tout en respectant les principes de rentabilité. Au risque de me répéter, VIA a réussi sur les deux fronts.

La majeure partie de ce succès est surtout attribuable au fait que VIA est consciente de l'image que projette son produit et du service qu'elle doit assurer aux voyageurs. Ainsi, le nouveau credo des consommateurs des années 90, le service avant tout, n'échappe pas aux dirigeants, à l'équipe de mise en marché ou aux employés qui ont reçu une formation. Une fois lancée, la rationalisation devient innovatrice: faire davantage et mieux, avec fierté, et en pensant d'abord au client. Plus d'une année s'est écoulée depuis le prétendu démantèlement effroyable de VIA, qui est toujours plus forte que jamais.

Le 16 décembre 1991, VIA a annoncé d'importantes augmentations de la fréquence du service dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, compte tenu des tendances et de la demande. Vingt-deux nouveaux trains par semaine ont été ajoutés au service, offrant des itinéraires plus souples, de meilleures correspondances et davantage de possibilités d'un retour le jour même.

Un mois plus tard, le président de VIA, Lawrence Hanigan, a rendu public un rapport de fin d'année et des études confirmant que le nombre des voyageurs avait augmenté de 5 p. 100 et les recettes, de 7 p. 100 par rapport à 1990. Avec moins de subventions directes, VIA a pu exploiter son réseau en dépensant 8,5 millions de dollars de moins que prévu dans le budget de 1991 et 38 millions de dollars de moins que le montant nécessaire l'année précédente. Tout cela grâce à l'utilisation d'un meilleur matériel, à l'accroissement de la productivité et à la qualité des services à bord.

Je suis heureux de dire que, au lieu d'abandonner les industries du transport au Canada, depuis 1984, le gouvernement a accordé à VIA une aide directe de fonctionnement de plus de 4 milliards de dollars, permettant à la société de transporter quelque 46 millions de voyageurs entre cette année-là et aujourd'hui.

Des chiffres comme ceux-là, et la renaissance des services ferroviaires voyageurs qui a suivi la rationalisation du réseau de VIA, ne méritent certainement pas les critiques injustifiées et odieuses selon lesquelles VIA a été abandonnée et négligée. Ces lamentations sont le fait de personnes mal informées et ne sont pas dignes de mon collègue, à moins que je ne me méprenne sur lui et sur son dévouement à la Chambre.