

[Text]

I make these points about the time it takes to improve, Mr. Chairman, not to be discouraging or defensive; I simply want to indicate to honourable senators that one cannot, virtually, leave the passenger railway system in a siding for 30 years and then expect to bring it up to the express standards of the twenty-first century in 30 months. While VIA is now moving into high gear, with full support from the government and the public, we cannot quickly make up for all those lost years of missed opportunity.

But moving into high gear we are. With your permission, Mr. Chairman, I would like to put before the committee the facts of VIA's capital investment from 1978 to the present year. Starting at nil in 1977, it climbs to \$77 million in 1978 and then to over \$100 million in 1981 and to nearly a quarter of a billion dollars in 1984. Here is the positive proof that the government and VIA mean business when they talk of modernizing our passenger railway.

The work we are doing now would be a great challenge to any daring manager. All of us in VIA's management team regard it a remarkable task. If we succeed, and succeed we will, we can again help to make Canada a rail pioneer, just as it was when this country was knit together by the great railway to the Pacific a century ago. With business prudence, technical innovation and always an eye to the national interest, I believe we may be privileged to make as big a contribution to Canada's future in our modern and humble way as that made by Sir John A. Macdonald and those first railway pioneers.

Thank you.

**Senator Riley:** Mr. Franche, on page 2 of your opening statement you say in the first paragraph that, for the first time in its short history, VIA's demands on the government were lower, being somewhat lower in 1983 than they were in the previous year. My findings indicate that in 1982 the government revenue was \$441 million, in 1983 the revenue from the government was \$521.3 million. Why do you say that VIA's demands on the government are lower?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I will quote now from my annual report of 1982. If I recall correctly, the government paid to VIA an operating deficit of \$449 million. The senator and I are close in our estimates on that figure. The blue book in the estimates provided for \$523 million, if I recall correctly. When our annual report comes out—and we have a board meeting in two weeks' time for the final audit, so it is subject to last-minute changes—our figure should be \$451 million. However, in that \$451 million there is an amount of \$17 million of back-shopping due to a CTC decision asking that that be placed into operating costs instead of into capital costs. If that \$17 million is taken off the \$451 million, the amount is \$434 million.

[Traduction]

J'ai dit qu'il fallait du temps pour améliorer les choses, monsieur le président, non pour décourager quiconque ou pour adopter une position défensive. Je veux seulement souligner aux honorables sénateurs qu'on ne peut négliger le service de voyageurs pendant trente ans et s'attendre à le rendre conforme aux normes du XXI<sup>e</sup> siècle en l'espace de trente mois. Même si VIA prend actuellement un nouvel élan, forte de l'appui total du gouvernement et du public, on ne peut pas effacer en un tournemain tant d'années perdues et d'occasions ratées.

Mais il ne fait aucun doute que nous prenons actuellement beaucoup d'élan. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais présenter au Comité un état des immobilisations de VIA depuis 1978 jusqu'à l'année en cours. De zéro en 1977, elles sont passées à 77 millions de dollars en 1978, puis à plus de 100 millions en 1981, pour atteindre, près d'un quart de milliard en 1984. Voilà qui illustre bien le sérieux du gouvernement et de VIA, lorsqu'ils parlent de moderniser notre service ferroviaire de transport de voyageurs.

Le travail que nous accomplissons maintenant constituerait un énorme défi pour n'importe quel gestionnaire audacieux. Tous les membres de l'équipe de direction de VIA considèrent qu'il s'agit en effet d'une tâche formidable. Si nous réussissons, ce dont nous en sommes assurés, nous contribuerons à redonner au Canada son titre de pionnier des chemins de fer, tout comme il l'était il y a cent ans, lorsqu'on a réuni le pays en prolongeant le grand chemin de fer jusqu'au Pacifique. Avec une gestion prudente, des innovations techniques le souci constant de veiller à l'intérêt national, je crois que nous pouvons nous sentir privilégiés de contribuer à l'avenir du Canada, à notre façon moderne, et en toute humilité, autant que l'ont fait Sir John A. Macdonald et les pionniers des chemins de fer, il y a un siècle.

Je vous remercie.

**Le sénateur Riley:** Monsieur Franche, à la deuxième page de votre déclaration préliminaire, vous dites que, pour la première fois de sa brève existence, les demandes de VIA auprès du gouvernement ont été inférieures, soit un peu inférieures en 1983 à ce qu'elles avaient été l'année précédente. Selon mes conclusions la contribution du gouvernement était de 441 millions de dollars en 1982 et de 521,3 millions 1983. Pourquoi dites-vous que les demandes de VIA auprès du gouvernement sont inférieures?

**Mr. Franche:** Monsieur le président, je me reporterai maintenant à notre rapport annuel de 1982. Si ma mémoire est bonne, le gouvernement a versé à VIA, pour couvrir son déficit d'exploitation, un montant de 449 millions. Les chiffres de l'honorable sénateur et les miens sont assez semblables. Si je ne me trompe, le Livre bleu du budget des dépenses prévoyait un montant de 523 millions. Lorsque notre rapport annuel sera publié—et notre conseil d'administration se réunira dans deux semaines pour effectuer les dernières vérifications comptables, de sorte qu'il subira peut-être des changements de dernière minute—le chiffre devrait être de 451 millions de dollars. Toutefois, ce montant comprend 17 millions au titre des coûts de révision, la C.C.T. ayant dédicé que ces frais seraient compris