

[Text]

As we seek to redress perhaps 30 years of downtrends, while Canada's passenger railway service was allowed to be overtaken by the private automobile, the bus and the airplane—with massive public investments in highways and airports, we have to face the fact that modernization will take time. The tide may be turning, but it will take time to come in.

We cannot order new vehicles off the shelf because we have little or no current technology beyond that of the LRC. We must develop it anew. If we want to harness improved passenger rail, we must adapt world technology to Canadian conditions in both vehicles and infrastructure.

Passenger trains share the tracks with freights right across Canada. Our resource-heavy land is more and more finding freight rail an important economic tool to move our products to market. We have only to think of the double-tracking of the western rail lines and the large public investment in them.

As a general rule, the mixture of freight and passenger services certainly is not ideal. Our long, heavy, relatively slow-moving freight trains, important as they are to our economic life, do somewhat impede our delivery of faster, on-time passenger service. Track maintenance can also slow the passenger service, much as we need it.

Yet, except on certain very high-density routes, such as Montreal-Ottawa-Toronto, it is not realistic to contemplate a dedicated track system for passenger rail service alone. The capital cost would simply be beyond Canada's purse. Therefore, VIA, in co-operation with our two great freight railways, CN and CP, is developing more efficient ways for passenger trains to interface with freight and avoid undue delays from work on the right-of-way.

Track improvements can speed the passenger service without impairing freight or passenger delivery. VIA is already paying for such improvements, a bit at a time, to ease the path of our trains and deliver our passengers on time and faster to their destinations. Improvements to signalling and other communications will all hasten this process, as will closer scheduling and a clear realization at all levels of the high priority closer scheduling and a clear realization at all levels of the high priority that must be given to passenger trains in a rail system that has been heavily dominated by freight in recent decades. To accomplish passenger rail modernization, we need a change of mind as well as new track.

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

[Traduction]

À mesure que nous tentons de redresser une tendance qui se dessine depuis peut-être trente ans, et où l'on a permis que le service ferroviaire de transport de voyageurs se laisse distancer par l'automobile, l'autocar et l'avion grâce à d'énormes montants investis par le secteur public dans les routes et les aéroports, nous devons voir la réalité en face: la modernisation prendra du temps. La vapeur est peut-être en train de se renverser, mais cela ne se fera pas du jour au lendemain.

Nous ne pouvons pas commander de nouveaux véhicules à partir d'un catalogue, car il n'existe à l'heure actuelle à peu près aucune technologie supérieure à celle du matériel LRC. Nous devons la mettre au point nous-mêmes. Si nous voulons offrir un service amélioré, nous devons adapter au contexte canadien la technologie mondiale en matière de véhicules et d'infrastructure.

D'un bout à l'autre du Canada, les trains de voyageurs empruntent les mêmes voies ferrées que les convois de marchandises. Notre pays riche en ressources découvre de plus en plus que le transport ferroviaire de marchandises est un moyen économique précieux de trouver des débouchés pour nos produits. Il suffit de penser au doublage des voies dans l'Ouest et aux énormes mises de fonds publics qu'il a entraînées.

En règle générale, le mariage des trains de voyageurs et des convois de marchandises n'est pas des plus heureux. La lourdeur et la lenteur relative de nos longs convois de marchandises, aussi importants soient-ils pour notre économie, nous empêchent dans une certaine mesure d'assurer un service de transport de voyageurs rapide et ponctuel. L'entretien des voies, bien que nécessaire, peut aussi ralentir les trains de voyageurs.

Malgré tout, sauf sur certains parcours très fréquentés, comme Montréal-Ottawa-Toronto, il n'est pas réaliste d'envisager qu'une voie soit réservée aux trains de voyageurs. Le coût en capital en serait tout simplement au dessus des moyens du Canada. Par conséquent, avec la collaboration du CN et du CP, les deux grandes sociétés ferroviaires de transport de marchandises du Canada, VIA élabore des formules plus efficaces pour intégrer les trains de voyageurs au service de transport de marchandises, et éviter de retarder indûment les travaux d'entretien des emprises.

L'amélioration des voies peut accélérer les services de transport de voyageurs sans nuire au transport de marchandises et de passagers. VIA paie déjà pour de telles améliorations, qu'elle effectue petit à petit, de manière à faciliter la circulation de nos trains et à amener nos voyageurs à destination plus ponctuellement et plus rapidement. Une signalisation et des communications améliorées accéléreront ce processus, tout comme le feront des horaires plus serrés et la prise de conscience qu'il faut accorder une grande priorité aux trains de voyageurs, sur un réseau ferroviaire qui a été fortement dominé par les convois de marchandises au cours des dernières décennies. Pour réaliser la modernisation du service ferroviaire de transport de voyageurs, il nous faudra de nouvelles voies, mais il faudra également changer les mentalités.

Il faudra de plus, changer des pratiques de travail et de gestion démodées. Nous procédons également par petites étapes dans ces domaines.