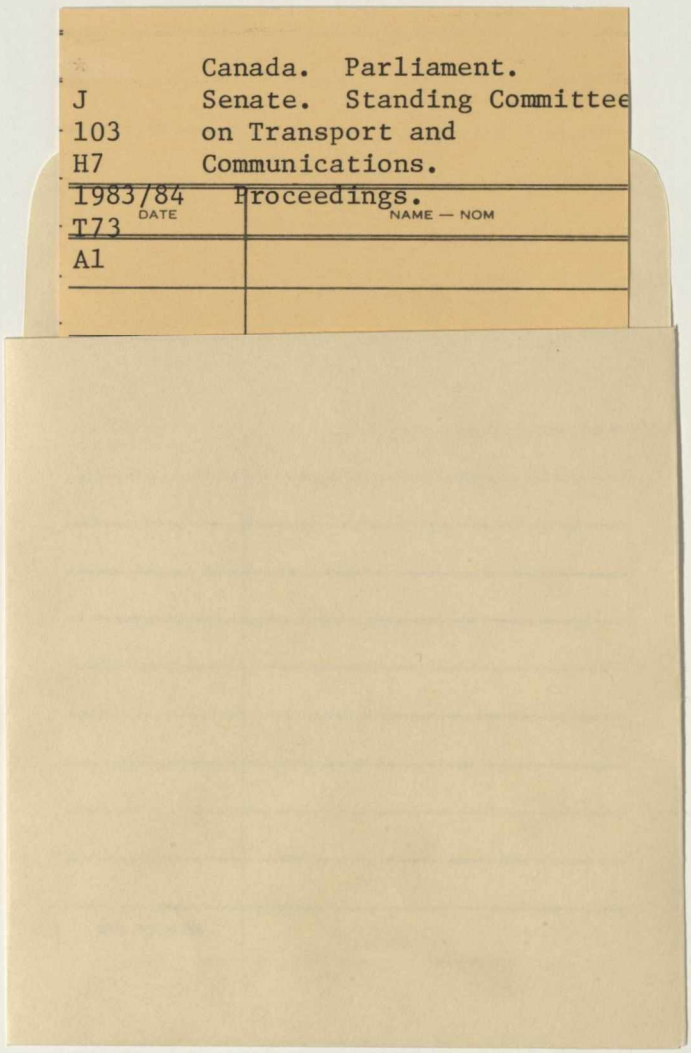

Canada. Parliament.
J
Senate. Standing Committee
103
on Transport and
H7
Communications.
1983/84
Proceedings.
DATE
NAME — NOM
T73
A1

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, January 18, 1984
Wednesday, February 1, 1984
Tuesday, February 21, 1984

Issue No. 1

First Proceeding on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 18 janvier 1984
Le mercredi 1er février 1984
Le mardi 21 février 1984

Fascicule nº 1

Premier fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy,
ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

36708—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Balfour	Macdonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery—(14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Balfour	Macdonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery—(14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into the report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 18 JANVIER 1984
(1)

[*Texte*]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 07 et conformément à l'article 69 du *Règlement* élit un président.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Balfour, Cottreau, Frith, Langlois, Macdonald, McElman et Riley. (7)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Bonnell.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le greffier du Comité préside l'élection du président.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'honorable sénateur Langlois soit élu président de ce comité.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois prend le fauteuil et remercie les membres du comité.

L'honorable sénateur Macdonald propose,—QUE l'honorable sénateur Balfour soit élu vice-président de ce comité.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur McElman propose,—QU'en l'absence du président et du vice-président, tout autre membre du Comité occupe le fauteuil.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Frith propose,—QUE le sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et de l'honorable sénateur Riley.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Frith propose,

—QUE le comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages, et

—QUE le président soit autorisé à présider des séances, à recevoir des témoignages et en autoriser l'impression en l'absence de quorum, et

—QUE le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter au comité des attachés de recherches, et

—QUE le comité soit habilité à retenir les services de conseillers et aussi à engager le personnel professionnel et de soutien nécessaire.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Balfour propose,—QUE le budget soit étudié en sous-comité du programme et de la procédure.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Frith propose,

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JANUARY 18, 1984
(1)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:07 p.m. to elect a Chairman, pursuant to Rule 69.

Present: The Honourable Senators Balfour, Cottreau, Frith, Langlois, Macdonald, McElman and Riley. (7)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Bonnell.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

The Honourable Senator Riley moved that the Honourable Senator Langlois do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the same motion, it was agreed.

The Honourable Senator Langlois took the Chair and thanked the members of the Committee.

The Honourable Senator Macdonald moved that the Honourable Senator Balfour be elected Deputy Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Honourable Senator McElman moved that in the absence of the Chairman and Deputy Chairman, any other member of the Committee take the Chair.

The motion carried.

The Honourable Senator Frith moved that the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, Deputy Chairman and the Honourable Senator Riley.

The motion carried.

The Honourable Senator Frith moved:

—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence, and

—That the Chairman be authorized to hold meetings and to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, and

—That the Committee request the Library of Parliament to assign research officers to the Committee, and

—That the Committee be empowered to retain the services of such expert, professional, technical and clerical staff as may be deemed necessary.

The motion carried.

The Honourable Senator Balfour moved that the budget be submitted to the Subcommittee on Agenda and Procedure for consideration.

The motion carried.

The Honourable Senator Frith moved:

—QUE le président soit habilité à demander au personnel d'inviter des témoins à comparaître et à convoquer des séances conformément aux calendriers adoptés par le sous-comité du programme et de la procédure, et

—QUE le président, au nom du comité demande au personnel de recherche de préparer des études, des analyses et des résumés, et

—QUE le président soit habilité à acheter, pour les besoins du Comité les publications et les fournitures nécessaires, et

—QUE l'attaché de recherche et autres adjoints spécialistes puissent prendre part à l'interrogation des témoins, et

—QUE les mémoires soient immédiatement distribués par le greffier sur recommandation du président à tous les membres du comité dans la langue de rédaction et dans l'autre langue officielle dès que disponible; et que tous les résumés le soient dans les deux langues officielles.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Frith propose,—QUE aux termes de l'article 83 du *Règlement*, des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés à un maximum de trois (3) représentants par organisme.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à la majorité.

L'honorable sénateur Balfour propose,—QUE le comité ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

A 16 h 41 le comité ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 1er FÉVRIER 1984
(2)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 14, sous la présidence de l'honorable sénateur Balfour (vice-président).

Présents: Les honorables sénateurs Balfour, Bielish, Cottreau, Langlois, Macdonald, McElman et Riley. (7)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Bell.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, entame l'étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Les membres du comité visionnent un film intitulé «Train» en anglais.

A 15 h 12, le Comité se réunit à huis clos.

A 15 h 53, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 1er FÉVRIER 1984
(3)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 15 h 12, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

—That the Chairman be authorized to direct the staff to invite witnesses and to call meetings in accordance with the schedules agreed to by the Subcommittee on Agenda and Procedure,

—That the Chairman, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries, and

—That the Chairman be authorized to purchase for the Committee's own use such publications and supplies as may be required, and

—That the research officer and other expert assistants be allowed to take part in the questioning of witnesses and

—That briefs be distributed immediately by the Clerk on instructions from the Chairman to all members of the Committee in the language in which they were drafted and as soon as available in the other official language; and that all summaries be distributed in both official languages.

The motion carried.

The Honourable Senator Frith moved that pursuant to Rule 83, reasonable travelling and living expenses be paid to a maximum of three (3) representatives per organization.

After debate, the question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Balfour moved that the Committee adjourn to the call of the Chair.

The Committee adjourned at 4:41 p.m.

WEDNESDAY, FEBRUARY 1, 1984
(2)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:14 p.m., the Deputy Chairman, the Honourable Senator Balfour, presiding.

Present: The Honourable Senators Balfour, Bielish, Cottreau, Langlois, Macdonald, McElman and Riley. (7)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Bell.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Pursuant to its Order of Reference dated January 19, 1984, the Committee began its study of the national passenger rail services provided by VIA Rail Canada Inc.

The members of the Committee viewed an English-language film entitled "Train".

At 3:12 p.m., the Committee met *in camera.*

At 3:53 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, FEBRUARY 1, 1984
(3)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 3:12 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Présents: Les honorables sénateurs Balfour, Bielish, Cottreau, Langlois, Macdonald, McElman et Riley. (7)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Bell.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit l'étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Il est proposé par l'honorable sénateur Balfour,—QUE cette réunion se tienne à huis clos avec transcription et interprétation.

La motion mise aux voix est adoptée.

Le Comité discute des travaux futurs du comité et demande au sous-comité de l'agenda et de la procédure de préparer un rapport pour le 9 février 1984.

Il est proposé par l'honorable sénateur Balfour,—QUE le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion mise aux voix est adoptée.

A 15 h 53, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Present: The Honourable Senators Balfour, Bielish, Cottreau, Langlois, Macdonald, McElman and Riley. (7)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Bell.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Pursuant to its Order of Reference dated January 19, 1984, the Committee resumed consideration of the national passenger rail services provided by VIA Rail Canada Inc.

The Honourable Senator Balfour moved that the Committee sit *in camera* and that recording and interpretation services be provided.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Committee discussed its future activities and asked the Subcommittee on Agenda and Procedure to prepare a report for February 9, 1984.

The Honourable Senator Balfour moved that the Committee adjourn to the call of the Chair.

The motion carried.

At 3:53 p.m., the Committee adjourned.

LE MARDI 21 FÉVRIER 1984
(4)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 14, sous la présidence de l'honorable sénateur Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Balfour, Bielish, Cottreau, Langlois, Macdonald, McElman, Perrault, Riley et Stollery. (9)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Grafstein, LeMoyne et Molgat.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Comparaît: L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

Témoins:

De VIA Rail Canada Inc.:

MM. Pierre Franche, président et

R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit l'étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente le ministre et les témoins.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions.

TUESDAY, FEBRUARY 21, 1984
(4)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:14 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Balfour, Bielish, Cottreau, Langlois, Macdonald, McElman, Perrault, Riley and Stollery. (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Grafstein, Le Moyne and Molgat.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Appearing: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

Witnesses:

From VIA Rail Canada Inc.:

Messrs. Pierre Franche, President, and

R. J. Guiney, Vice-President, Operations.

Pursuant to its Order of Reference dated January 19, 1984, the Committee resumed its study of the national passenger rail services provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the Minister and the witnesses.

The Minister made a statement and answered questions.

M. Franche fait une déclaration et avec son collègue répond aux questions.

A 21 h 58, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

Mr. Franche made a statement and, along with his colleague, answered questions.

At 9:58 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, January 18, 1984

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:00 p.m. to organize the activities of the committee.

The Clerk of the Committee: Honourable senators, pursuant to rule 69, the first order of business is to elect a chairman. I am ready to receive nominations to that effect.

Senator Riley: I nominate Senator Langlois.

The Clerk of the Committee: It is moved by Senator Riley that Senator Langlois be elected chairman of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Leopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I have a few preliminary remarks to make. I would thank you for your vote of condifence; I appreciate it very much. I will do my very best to be of service to the committee and to Parliament.

May I have nominations for deputy chairman?

Senator Macdonald: I move that Senator Balfour be elected deputy chairman.

The Chairman: It is moved that Senator Balfour be the deputy chairman. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Balfour: I thank you very much for the honour that has been bestowed, and I will do my best to serve the committee to the best of my ability.

The Chairman: Honourable senators, the first piece of legislation coming to us will deal with the Maritime Code. However, according to the information I have receive trough Mr. Christopher from the Department of Transport, the Maritime Code will not come before us until 1985 and then it will be in the form of a white paper.

In the meantime, some amendments will have to be made to the Canada Shipping Act. We can except that legislation later this session. As soon as I have any more information, I shall let you know.

After that, we will deal with regulations and dangerous goods. As you know, we worked extensively on that in the first session of this parliament. Some of these regulations have been published in the *Canada Gazette*, but the remainder are still to come. It is not expected that we will have that legislation before 1985 because it will have to be published in the *Canada Gazette* in order to give those in the industry an opportunity to comment.

What remains is the matter of VIA Rail. As you will recall, in the first session, we started dealing with the costing bills,

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 18 janvier 1984

[*Translation*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 heures pour s'organiser.

Le greffier du Comité: Honorables sénateurs, conformément à l'article 69 du Règlement, le premier article de l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je suis prêt à recevoir les motions à cet effet.

Le sénateur Riley: Je propose le sénateur Langlois.

Le greffier du Comité: Il est proposé par le sénateur Riley que le sénateur Langlois soit élu président du Comité. Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter cette motion?

Des voix: Adoptée.

Le sénateur Leopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, j'ai quelques observations préliminaires à faire. J'aimerais vous remercier pour votre vote de confiance; je l'apprécie beaucoup. Je ferai de mon mieux pour servir le Comité et le Parlement.

Puis-je avoir les mises en nominations pour le poste de vice-présient?

Le sénateur Macdonald: Je propose que le sénateur Balfour soit élu vice-président.

Le président: Il est proposé que le sénateur Balfour soit élu vice-président. Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Adoptée.

Le sénateur Balfour: Je vous remercie beaucoup de l'honneur que vous me faites, et je ferai tout mon possible pour bien servir le Comité.

Le président: Honorables sénateurs, le premier texte législatif que nous aurons à étudier se rapporte au Code maritime. Toutefois, d'après les renseignements que j'ai reçus du ministère des Transports par l'entremise de M. Christopher, le Code maritime ne nous sera pas soumis avant 1985 et ce sera sous la forme d'un Libre blanc.

Entre-temps, certaines modifications devont être apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous pouvons nous attendre à ce qu'un projet de loi nous soit soumis plus tard au cours de la session. Dès que j'aurai plus de renseignements, je vous en ferai part.

Après cela, nous nous pencherons sur des règlements concernant les matières dangereuses. Comme vous le savez, nous avons beaucoup travaillé sur cette question au cours de la première session de la présente législature. Certains des règlements ont déjà été publiés dans la *Gazette du Canada*, mais il en reste encore à venir. Ils ne nous seront probablement pas soumis avant 1985 parce qu'ils devront être publiés dans la *Gazette du Canada* de façon à ce que l'industrie ait l'occasion de faire des observations.

Il reste la question de VIA Rail. Vous vous souviendrez que nous avons commençé à étudier les projets de loi sur les coûts

[*Text*]

but we have not finished our work. To my mind, this would be the first item that this committee should consider.

In late November I had occasion to meet in my office with the executive of the Canadian Motor Coach Association, who expressed an interest in appearing before our committee in connection with competition from the railways. I have here a telegram from this association addressed to me, dated December 14, which reads as follows:

> In the Speech from the Throne reference was made to proposed improvements to VIA equipment and service, discount fares for young people and senior citizens and newspaper articles refer to your consideration of reopening lines in the maritimes and the west. As we emphasized with you in our recent meeting we urge that you keep firmly in mind the need to establish a fair level of competition between the rail and motor coach industry in order that we can achieve a reasonable scale of profitability and continue to operate without subsidization. Meetings have initiated which will provide a measure of participation by our members with your officials and we would hope that any proposals which you intend for VIA could be raised with our industry prior to implementation to assess impact.
>
> Jim Kearns President of the Canadian Motor Coach Association

I believe that these representations could be dealt with when we deal with the VIA Rail matter although we could not deal with the measures envisaged in the Speech from the Throne until we know what implementation the government is prepared to deal with those items mentioned in the Speech. I do not think we can deal with that until we have some kind of legislation to that effect.

Senator Frith: Mr. Chairman, I believe the committee will require a new Order of Reference to continue with the VIA Rail matter.

Senator Riley: You will need a new motion.

Senator Frith: You will need a reference from the Senate. Only the Standing Senate Committee on Rules and Orders can do things without a reference from the Senate. Perhaps, Mr. Chairman, we could discuss this matter and schedule the motion.

The Chairman: I am prepared to do that. We should have the same reference we had in the previous session.

Senator Frith: That is up to you.

Senator Riley: There is nothing to prevent us from asking for the reference from the Senate and then give the motor coach people an opportunity to be heard during that hearing.

The Chairman: Yes. We should not deal with discount fares for young people and senior citizens before we have some legislation before us.

Senator Riley: Right.

The Chairman: Are you in agreement with this, honourable senators?

[*Traduction*]

au cours de la première session, mais que nous n'avons pas terminé notre travail. C'est à mon avis la première question sur laquelle Ce Comité devrait se pencher.

Vers la fin de novembre, j'ai eu l'occasion de rencontrer à mon bureau le président de la *Canadian Motor Coach Association* qui aimerait rencontrer notre Comité au sujet de la concurrence livrée par les compagnies de chemin de fer. J'ai ici un télégramme que m'a fait parvenir cette association le 14 décembre, dont je vous fais lecture:

> Il a été question dans le Discours du Trône d'améliorations proposées à l'équipement et au service de Via Rail et de réduction des tarifs pour les jeunes et les personnes âgées, et certains journaux ont parlé de votre intention de réouvrir certaines lignes dans les Maritimes et dans l'Ouest. Comme nous vous l'avons dit lors de notre récente réunion, nous vous incitons à ne pas perdre de vue la nécessité de maintenir une juste concurrence entre les industries du rail et du transport par autocars de façon à ce que nous puissions réaliser des profits raisonnables et continuer à fonctionner sans subventions. Des réunions ont déjà été prévues entre nos membres et vos représentants et nous espérons que notre industrie aura son mot à dire sur les répercussions possibles des propositions concernant Via Rail avant qu'elles ne soient adoptées.
>
> Le président de la *Canadian Motor Coach Association*, Jim Kearns

Je pense que nous pourrons tenir compte de ces préoccupations lorsque nous aborderons la question de Via Rail, mais nous ne pourrons étudier les mesures envisagées dans le discours du Trône tant que nous ne saurons pas quelle suite le gouvernement entend y donne. Il ne nous sera pas possible de nous en occuper tant qu'une mesure législative quelconque en ce sens ne nous aura pas été soumise.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je crois qu'il faudra au Comité un nouvel ordre de renvoi pour continuer à étudier la question de Via Rail.

Le sénateur Riley: Il vous faudra une nouvelle motin.

Le sénateur Frith: Il vous faudra un mandat du Sénat. Seul le Comité du Règlement et de la procédure est habilité à agir sans un mandat du Sénat. Peut-être, monsieur le président, pourrions-nous discuter de cette question et inscrire la motion.

Le président: Ça me va. Nous devrions avoir le même mandat que lors de la session précédente.

Le sénateur Frith: C'est à vous de décider.

Le sénateur Riley: Rien ne nous empêche de demander un mandat au Sénat et de donner à l'industrie du transport par autocars l'occasion de témoigner pendant cette réunion.

Le président: Oui. Nous ne devrions pas aborder la question de la réduction des tarifs pour les jeunes et les personnes âgées tant que nous n'aurons pas été saisis d'un projet de loi.

Le sénateur Riley: C'est exact.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

[*Text*]

Hon. Senators: Agreed.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, although I am not a member of your committee and cannot vote, I should like to add a comment. I would like to say that perhaps you should refer the Via Rail matter back to this committee and that it should be done fairly soon because some of the recommendations that we were making and some of the objections that we had to the discontinuance of service on certain Via Rail passenger routes will now be considered by the government. I think that we should look into those prospects now with a view to encouraging them to move faster on these matters.

Perhaps we should also encourage the government to take faster action in building new passenger cars, particularly the ones that they use on the route between Montreal and Toronto and encourage them to speed up the acquisition of these cars so that both Atlantic Canada and western Canada could also benefit.

Already there has been a considerable amount of research done on the Via Rail matter and we could probably submit a report on it within a month or two.

Some of the other things which we might study at the present time are communications by satellite and the rules and regulations laid down by the CRTC for Pay TV which seems to be having problems at the moment.

There will be other things coming on-line soon including the different tiers of broadcasting whereby you will be able to do your banking at the same time as you are reading your newspaper, and so on. Even if we did not have any recommendations to make in these areas, as a committee at least we could be informed of the advances taking place in the technology in these fields. Thank you, Mr. Chairman.

Senator Frith: Mr. Chairman, as a matter of interest to the committee, one night last week the CBC broadcast a program on trains in which they reviewed some of the Via Rail activities. It was a very interesting program and the minister appeared for part of it. I thought it quite well done and, if it interested the committee, it would be a very simple matter to have it screened for viewing by the committee.

Senator Riley: I think there were two of them.

Senator Frith: Yes, I think you are right. I was watching the second of the two.

The Chairman: Senator McElman?

Senator McElman: Mr. Chairman, on the first matter that you mentioned with respect to reduced fares for students et cetera, I suggest that that aspect will not require legislation. That is something which Via Rail will be able to do within the scope of their existing legislation.

Secondly, with reference to the Speech from the Throne, the minister has already referred to the Canadian Transport Commission two items that I am aware of. My interest in one of them is basically because it is in New Brunswick. He has asked for the re-institution of the Via Rail service between Edmundston and Moncton on a twice- or thrice-weekly basis. He has also asked for the re-institution of one Via Rail service in western Canada that links two major points with the existing Via

[*Traduction*]

Des voix: D'accord.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, bien que je ne sois pas membre de votre Comité et que je ne puisse voter, j'aimerais ajouter un commentaire. Vous devriez peut-être soumettre à nouveau la question de Via Rail au Comité le plus tôt possible parce que le gouvernement va étudier certaines des recommandations que nous avons faites et certaines des objections que nous avons formulées à l'égard de l'interruption du service-voyageurs sur certaines lignes de Via Rail. Je pense qu'il nous faudrait envisager de le faire maintenant en vue de l'encourager à accélérer ses travaux.

Il nous faudrait peut-être également inciter le gouvernement à prendre plus rapidement des mesures visant la construction de wagons-voyageurs, notamment pour la desserte Montréal-Toronto, et l'achat de ces wagons pour que les provinces de l'Atlantique et de l'Ouest en profitent également.

De nombreuses recherches ont déjà été faites sur la question de Via Rail et nous pourrions probablement présenter un rapport à ce sujet d'ici un mois du deux.

Nous pourrions aussi étudier entre autres pour l'instant les communications par satellite et les règles et règlements imposés par le CRTC à l'égard de la télévision payante qui semble éprouver des problèmes actuellement.

La nouvelle programmation prévoit également la superposition d'images qui vous permettront de faire vos opérations bancaires tout en lisant votre journal, etc. Même si nous n'avions pas de recommandations à faire dans ce domaine, en tant que Comité, nous pourrions à tout le moins être informés des progrès réalisés dans ces domaines technologiques. Merci, monsieur le président.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, je tiens à informer le Comité que Radio-Canada a diffusé en soirée la semaine dernière une émission sur les trains où on passait en revue certaines des activités de Via Rail. C'était une émission très intéressante au cours de laquelle d'ailleurs le ministre a été interviewé. C'était très bien fait et, si le Comité le désirait, on pourrait demander qu'elle nous soit présentée.

Le sénateur Riley: Je pense qu'il y avait deux épisodes.

Le sénateur Frith: Vous avez raison. J'ai vu le deuxième.

Le président: Sénateur McElman?

Le sénateur McElman: Pour en revenir à la question des tarifs réduits pour étudiants, etc., je ne pense pas qu'une mesure législative soit nécessaire. Via Rail pourra prendre des mesures en ce sens dans le cadre de la législation existante.

En ce qui concerne le discours du Trône, je sais que le ministre a déjà soumis deux questions à l'attention de la Commission canadienne des transports. Je m'intéresse plus particulièrement à l'une d'elles parce qu'elle concerne le Nouveau-Brunswick. Il a demandé que le service de Via Rail entre Edmundston et Moncton soit à nouveau offert deux ou trois fois par semaine. Il a également demandé la réouverture d'une ligne de Via Rail dans l'Ouest qui relie deux principaux points

[*Text*]

Rail routes. Therefore, those items are presumably already before the Canadian Transport Commission.

Senator Riley: How about the route from Sydney to Halifax? They eliminated that, too.

Senator Macdonald: Yes, they eliminated one from Sydney to Halifax.

Senator McElman: These two applications are already in before the CTC. It might be of interest to this committee to obtain copies of these references in order that we might give some thought to these matters and others such as the one that Senator Riley has mentioned.

The Chairman: Besides Via Rail, there is another important matter which will be recalled especially by those senators who were members of the National Defence Committee. At page 91 of Canada's Martime Defence Report of May, 1983, the following recommendation was made by the National Defence Sub-committee:

> The sub-committee believes that the question of the status, in crisis period of wartime, of Canadian vessels operated under foreign flag requires examination. Because of the important commercial and transportation considerations involved, the sub-committee recommends that this matter, in its civilian and military aspects, be referred to the Senate Committee on Transportation and Communications for study and report.

First of all, I notice that there is an error here in the drafting of this recommendations. They refer to:

> . . . Canadian vessels operated under foreign flag . . .

If they are operating under a foreign flag, they are not Canadian vessels. It should read:

> . . . Canadian-owned vessels . . .

I think that is another matter that we will have to deal with. My suggestion would be—and it is only a suggestion—that we should start with Via Rail after we have our new order of reference for this session and then, after Via Rail, we could deal with this recommendation of the Subcommittee on National Defence. Are we agreed on this?

Some hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Senator Balfour, do you wish to say a word on your election as vice-chairman?

Senator Balfour: I think not, Mr. Chairman. I said a few words earlier and I think that will suffice.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, perhaps it would be a good idea to have a steering committee as well. I cannot make a motion, since I am not a member of this committee, but I would suggest that perhaps Senator Riley, together with the Chairman and Vice-Chairman, comprise the steering committee.

The Chairman: I would like to have a motion to that effect.

Senator McElman: I so move.

Senator Frith: Mr. Chairman, could I suggest that, since motions number 5, 6, 7, 8, 9 and 10 are all regular administrative motions, perhaps they could be moved in a block and we might then want to discuss the next one which is the budget.

[*Traduction*]

aux lignes existantes. Donc, je présume que la Commission canadienne des transports étudie déjà ces deux questions.

Le sénateur Riley: Et le service entre Sydney et Halifax? On l'a également supprimé.

Le sénateur Macdonald: Oui, de Sydney à Halifax.

Le sénateur McElman: Deux demandes en ce sens ont déjà été présentées à la C.C.T. Le Comité aimerait peut-être obtenir copie des documents pertinents afin que nous puissions étudier ces questions et d'autres encore du genre de celle qu'a mentionnée le sénateur Riley.

Le président: A part Via Rail, il est une autre question importante dont se rappelleront surtout les sénateurs qui étaient membres du Comité de la défense nationale. A la page 101 du rapport de mai 1983 intitulé «La défense maritime du Canada», le Sous-comité de la défense nationale a fait la recommandation suivante:

> Le sous-comité croit qu'il faudrait examiner la question de la situation, en période de crise ou en temps de guerre, des navires canadiens battant pavillon étranger. Cette question ayant une incidence appréciable sur le commerce et le transport, le sous-comité recommande que le Comité sénatorial des transports et des communications soit chargé d'en examiner les aspects civils et militaires et d'en faire rapport.

Premièrement, je remarque qu'il y a eu une erreur dans la rédaction de cette recommandation. Il y est question:

> . . . des navires canadiens battant pavillon étranger . . .

S'ils battent pavillon étranger, ce ne sont pas des navires canadiens. Il faudrait lire:

> . . . des navires canadiens . . .

C'est une autre question qu'il nous faudra aborder. Je propose—et ce n'est qu'une suggestion—que nous abordions la question de Via Rail après avoir reçu notre nouvel ordre de renvoi pour la présente session pour ensuite nous occuper de cette recommandation du Sous-comité de la défense nationale. Sommes-nous d'accord là-dessus?

Des voix: D'accord.

Le président: Sénateur Balfour, auriez-vous un mot à dire sur votre nomination au poste de vice-président?

Le sénateur Balfour: Je ne pense pas, monsieur le président. J'ai dit quelques mots tout à l'heure qui devraient suffire.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, il serait peut-être bon d'élire également un comité directeur. Je ne peux présenter de motion étant donné que je ne suis pas membre du Comité, mais je pense qu'il serait bon que le sénateur Riley, de même que le président et le vice-président, composent le comité directeur.

Le président: J'aimerais recevoir une motion à cet effet.

Le sénateur McElman: Je le propose donc.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, étant donné que les motions nos 5, 6, 7, 8, 9 et 10 sont toutes des motions administratives ordinaires, je suggère qu'elles soient proposées en bloc et que nous passions ensuite à la suivante qui concerne le

[*Text*]

Would that be satisfactory? Could I have leave to move all these motions up to number 10 in a block?

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Some hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Frith: No, I am sorry, before we do that, we should complete number 6. I was ahead of myself. I was assuming that we had settled that Senator Riley is on the steering committee. I therefore move that the steering committee consist of the chairman, the deputy chairman and Senator Riley.

The Chairman: Honourable senators, is that motion agreed to?

Some hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Frith: Following that, I then move motions number 7, 8, 9 and 10 in block.

The Chairman: Honourable senators, is that agreed?

Some hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Frith: To get it going, I shall move the adoption of number 11, but perhaps some senators would like to comment on it.

Senator Balfour: This is the reverse of the point that I raised in the last committee, but you have an item for an administrative assistant for $7,500. Is that for a year, for three months or for what period?

The Chairman: It was for the duration of the session.

Senator Balfour: I do not know who could be hired for $7,500 a year.

The Chairman: We could ask for supplements to that amount later in the year.

Senator Frith: I realize that I made the motion, but this issue has come up in other committees. Perhaps I should not have made the motion, I do not know.

I realize that these are standard items that are included on a pro forma basis, and for that reason I do not blame the committee clerks for inserting them, but if we do not need them, should they really be included?

The Chairman: This budget must be approved by the Internal Economy Committee, in any event.

Senator Frith: That is right, and it will have to be defended before that committee. I can recall a couple of occasions on which a chairman appeared before the Internal Economy Committee only to defend certain items of the budget, that were just pro forma. My only point is that perhaps the chairman should not be placed in this position if these items are not needed.

[*Traduction*]

budget. Cela vous conviendrait-il? M'autorisez-vous à proposer toutes ces motions, jusqu'à la dixième, en bloc?

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Le sénateur Frith: Je m'excuse, mais avant de le faire, il nous faudrait en finir avec la motion 6. J'ai sauté une étape. Je supposais que nous avions convenu que le sénateur Riley ferait partie du comité directeur. Je propose donc que le comité directeur se compose du président, du vice-président et du sénateur Riley.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Le sénateur Frith: Je propose donc les motions nos 7, 8, 9 et 10 en bloc.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté.

Le sénateur Frith: Pour faire démarrer les choses, je vais proposer l'adoption de la motion nº 11, mais peut-être des sénateurs ont-ils quelque chose à dire à ce sujet.

Le sénateur Balfour: Ma question est l'inverse de celle que j'ai soulevée lors des travaux du dernier comité, mais vous avez ici un poste qui prévoit 7 500 $ pour un adjoint administratif. S'agit-il d'engager quelqu'un pour un an, pour trois mois ou pour combien de temps au juste?

Le président: C'est pour la durée de la session.

Le sénateur Balfour: Je ne vois pas qui on pourrait embaucher pour 7 500 $ par an.

Le président: Nous pourrions demander que ce montant soit augmenté plus tard dans l'année.

Le sénateur Frith: Je sais bien que c'est moi qui ai proposé la motion, mais cette question est venue sur le tapis dans d'autres comités. Peut-être n'aurais-je pas dû la proposer, je ne sais pas.

Je sais qu'il s'agit de postes qui sont systématiquement inclus, de sorte que je ne reproche pas aux greffiers du comité de les avoir inscrits, mais si nous n'en avons pas besoin, faut-il vraiment les inclure?

Le président: Quoi qu'il en soit, le budget doit être approuvé par le Comité de l'économie interne.

Le sénateur Frith: C'est juste, et il va falloir le justifier devant ce Comité. Je me souviens de deux occasions où un président de comité comparaissant devant le Comité de l'économie interne n'a pu justifier certains postes du budget qu'en déclarant qu'ils étaient là pour la forme. Je veux simplement faire remarquer que nous ne devrions peut-être pas mettre le président dans cette situation si ces postes ne sont pas réellement nécessaires.

[*Text*]

Senator Balfour: Does this committee have an administrative assistant?

The Chairman: No.

Senator Riley: Is there nothing in the budget now?

The Chairman: No.

Senator Riley: We may need something before September.

The Chairman: The crux of this motion is to authorize me to present a budget to the Internal Economy Committee. The final decision will be made there.

Senator Frith: That is right, but I wonder, Mr. Chairman, whether you want from the committee a little more information. I wonder whether you want to defend, before the Internal Economy Committee, $5,000 worth of travel expenses when the committee is not certain whether they are necessary, that is all. I wonder whether this item need be put in at all? You could always go before the Internal Economy Committee later if a specific amount is needed.

By way of example, the energy committee actually has someone in mind for the position of administrative assistant. They actually estimated a salary of $22,000 for that person, yet the figure of $7,500 was put down on the budget. All I am saying is that perhaps these items should not be included on just a pro forma basis. If there is no anticipated travel, perhaps the item for travel expenses ought to be taken out.

Senator Macdonald: Perhaps that could be left up to the chairman to decide.

The Chairman: I have here the amounts which were voted last year for the same items. Our total budget was $25,000 and we spent only $10,532.75. As to travelling, that does not refer to the travelling of members of the committee only. Honourable senators will recall that witnesses from the United States appeared before the committee, and we had to pay their travelling expenses.

Senator Frith: That, however, does not need to be put in the budget, according to the rules. All you have to do is certify that those witnesses attended and the clerks can pay them.

I am not trying to cut down this budget. I only raise these points because I am sure that Senator McElman will raise them in the Internal Economy Committee.

Senator McElman: Mr. Chairman, throughout this discussion I have been trying to catch your eye. First of all, the Internal Economy Committee and the Subcommittee on Budgets has been getting somewhat sticky of late, and with good reason.

It has been our practice to submit that go beyond the end of the fiscal year. The Internal Economy Committee, and, in particular, the budget subcommittee, has reached agreement that

[*Traduction*]

Le sénateur Balfour: Ce comité dispose-t-il d'un adjoint administratif?

Le président: Non.

Le sénateur Riley: N'y a-t-il rien de prévu à cet égard dans le budget actuel?

Le président: Non.

Le sénateur Riley: Nous aurons peut-être besoin de quelque chose en ce sens avant septembre.

Le président: Cette motion vise essentiellement à m'autoriser à présenter un budget au Comité de la régie intérieure. C'est là que la décision finale sera prise.

Le sénateur Frith: Vous avez raison, mais je me demande, monsieur le président, si vous n'aimeriez pas disposer de renseignements un peu plus complets. Je me demande si vous voulez vous retrouver dans la situation d'avoir à justifier devant le Comité de la régie intérieure un poste de 5 000 $ pour frais de déplacement alors que le Comité n'est pas sûr d'en avoir besoin, voilà tout. Je me demande s'il est vraiment nécessaire d'inclure ce poste au budget? Vous pourriez toujours vous présenter devant le Comité de la régie intérieure plus tard si nous avions besoin d'un montant précis.

A titre d'exemple, le Comité de l'énergie a en fait quelqu'un en vue pour le poste d'adjoint administratif. Même s'il compte verser à cette personne un salaire de $22,000, il a néanmoins prévu dans le budget un montant de $7,500 à cette fin. Tout ce que je veux faire remarquer, c'est que ces postes ne devraient peut-être pas être inclus uniquement pour la forme. Si le Comité ne prévoit pas de déplacements, peut-être faudrait-il supprimer du budget le poste de dépenses prévu à cette fin.

Le sénateur Macdonald: Peut-être pourrions-nous laisser au président le soin de décider.

Le président: J'ai ici les montants qui ont été votés l'année dernière pour ces mêmes postes de dépenses. Notre budget total s'établissait à $25,000, mais nous n'en avons dépensé que $10,532.75. Pour ce qui est des frais de déplacement, ceux-ci ne s'appliquent pas uniquement aux déplacements des membres du Comité. Les honorables sénateurs se souviendront que le Comité a fait venir des témoins des États-Unis et que nous avons payé leurs frais de déplacement.

Le sénateur Frith: Toutefois, d'après le règlement, il n'est pas nécessaire que ces dépenses figurent au budget. Il suffit de certifier que les témoins ont comparu pour que les greffiers leur versent les sommes nécessaires.

Je n'essaie pas de réduire le budget. Si je soulève ces points, c'est uniquement parce que je suis certain que le sénateur McElman va les soulever devant le Comité de la régie intérieure.l

Le sénateur McElman: Monsieur le président, depuis qu'a commencé cette discussion, j'essaie d'attirer votre attention. Premièrement, le Comité de la régie intérieure et le Sous-comité des budgets commencent à devenir un peu plus sèvères ces derniers temps, avec raison d'ailleurs.

Nous avons toujours eu l'habitude de présenter des budgets qui s'étendent au-delà de l'année financière. Le Comité de la régie intérieure, et plus particulièrement le Sous-comité des

[*Text*]

budgets will be submitted covering only to the end of the fiscal year.

Secondly, as Senator Frith has mentioned, there is a standing rule that requires that we will not offer to pay the expenses of witnesses unless we call those witnesses. This has been a bit of a fuzzy area in the past, where some committees have been paying witnesses who have, themselves, asked to come before the communittee. Hopefully, that practice is over. If people request to come before the committee, then it is assumed that they will pay their own expenses, unless they can put up an exceptional circumstance.

With respect to the travel expense, presumably, we make provision for minimal travel of the committee that might be necessary. We have, for example, gone to Montreal on occasion. We have had other samples of travel, but the expenses have been limited, in the extreme. The only other item of expense would be with respect to witnesses who we call.

I think, therefore, that there should be some provision for travel in the budget as opposed to having to appear before the Internal Economy Committee for a supplementary amount, but that amount should be reasonable. This amount is not an extraordinary su for travel.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I believe that this item would be best left with you, and your steering committee can come back later with a budget. In my view, before an administrative assitant, a research officer or anyone is hired, the committee ought to know what it is going to study so that an expert in that field can be located. Perhaps this figure would not be enough for that particular person. After the committee decides what it is going to study, it can then estimate the finances needed to carry that action forward, after which a budget can be submitted to the Internal Economy Committee. It would then be a budget that you can defend; you can give to the Committee on Internal Economy your reasons for needing those specific amounts.

It is very difficult to defend a budget when you do not know who you are going to hire, what you are going to study or where you are going to travel, if you are going to travel.

Senator Frith: I will withdraw my motion, Mr. Chairman.

Senator Riley: Mr. Chairman, I was only going to say that occasionally somebody will request in writing an opportunity to make representations to a committee, as happened in the case of the CSIS. We paid the expenses of those witnesses because we wanted to hear the *viva voce* evidence; we wanted to know more than what they had submitted in writing. Perhaps we could have a provision whereby the expenses of a witness can be paid where it is the preference of the committee that it wishes to hear representations orally in addition to those made in writing.

[*Traduction*]

budgets, s'est entendu pour que les budgets présentés n'aillent pas au-delà de l'année financière.

Deuxièmement, comme l'a dit le sénateur Frith, la règle veut que nous n'offrions pas de défrayer les témoins de leurs dépenses à moins que nous les ayons convoqués. C'est un domaine qui a été entouré d'une certaine confusion par le passé, certains comités acquittant les dépenses des témoins qui avaient eux-mêmes demandé à venir témoigner. C'est une chose qui ne doit pas se reproduire. Les personnes qui demandent à témoigner devant le Comité doivent s'attendre à devoir assumer leurs propres dépenses, à moins de circonstances exceptionnelles.

Pour ce qui est des frais de déplacement, nous devons vraisemblablement prévoir un minimum de déplacements pour les membres du Comité. Nous sommes, par exemple, allés à Montréal à l'occasion. Nous avons fait d'autres déplacements, mais les dépenses ont été très minimes. Le seul autre poste de dépenses concernerait les témoins que nous convoquons.

Ainsi, je crois que nous devrions prévoir au budget un certain montant pour les déplacements, au lieu de devoir nous présenter devant le Comité de la régie intérieure pour obtenir des sommes supplémentaires, mais il devrait s'agir d'un montant raisonnable. Or, le montant prévu au titre des déplacements n'est pas exorbitant.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, j'estime que le mieux serait de vous laisser le soin de décider de ce poste de dépenses et d'attendre que votre comité directeur revienne devant nous avec un budget. A mon avis, avant qu'il n'embauche un adjoint administratif, un chargé de recherche ou qui que ce soit, le Comité devrait déterminer ce qu'il va étudier de manière à pouvoir retenir les services d'un spécialiste du domaine. Peut-être ce montant ne suffira-t-il pas à retenir les services de cette personne. Une fois qu'il aura décidé du sujet à étudier, le Comité pourra alors estimer les montants dont il aura besoin pour mener à bien son étude, après quoi il pourra soumettre un budget au Comité de la régie intérieure. Ce budget, vous seriez alors en mesure de le justifier; vous pourriez expliquer au Comité de la régie intérieure les raisons pour lesquelles nous avons besoin de ces sommes précises.

Il est très difficile de défendre un budget quand on ne connaît ni la personne qu'on va embaucher, ni les sujets qu'on va étudier, ni les endroit où on va être appelé à se déplacer, éventuellement.

Le sénateur Frith: Je retire ma motion, monsieur le président.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je voulais seulement dire qu'il arrive à l'occasion que quelqu'un demande par écrit à comparaître devant un comité, comme ce fut le cas de la SCSI. Nous avons défrayé ces témoins de leurs dépenses parce que nous voulions entendre de vive voix leur témoignage; nous voulions aller avec eux au-delà de ce qu'ils nous avaient présenté par écrit. Peut-être pourrions-nous prévoir une disposition qui nous permettrait d'acquitter les dépenses d'un témoin lorsque le Comité juge qu'il serait préférable de compléter le mémoire par un exposé oral.

[*Text*]

Senator Bonnell: I think, Mr. Chairman, that Senator McElman has indicated that the expenses of a witness can be paid if there are special circumstances which, in the opinion of the committee chairman and the members of the committee, warrant the paying of them.

Senator Balfour: Mr. Chairman, I would be pleased to move that the matter of the budget be placed before the sterring committee for further consideration and that the steering committee subsequently come back to this committee, as a whole, with a revised budget.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We come now to item number 12.

Senator Frith: I move item 12. I believe that items 12 and 13 are routine.

Senator McElman: Mr. Chairman, what is the effect of item 13? It is just putting a cap on?

Senator Frith: Actually, they took that out in one of the other committees. That is exactly what it is, senator, because rule 83 provides that the clerk is authorized to pay every witness invited or summoned a reasonable sum—I am merely paraphrasing it, of course—upon certificate of the Clerk of the Committee attesting to the fact that the witness attended. We can pay as many witnesses as we wish, so long as they were invited and the clerk certifies that they attended. For some reason the practice grew to limit it to three. The Energy Committee threw it out and did not vote on it, because rule 83 covers the whole matter. All this does is limit it to three. It says a maximum of three per organization.

Senator McElman: Mr. Cairman, I do not think that we should pass any such resolution. It is a matter of judgment, to be used in accordance with the rule that applies.

Senator Frith: The idea is to limit it to three per organization. We may want to tie our own hands.

Senator Bonnell: We can always tie our own hands at the time it is needed.

Senator McElman: The only people we pay, in accordance with the rule, are those whom we invite. So the control rests with the committee.

Senator Macdonald: If we invite an organization and tel them they can only send three, they may wish to send six.

Senator McElman: They can send as many as they wish, but we may only pay for one spokesman. This matter should be left in the judgment of the committee.

Senator Frith: There is a nice point involved here. There is an advantage in saying "Send as many as you wish, but our rules provide that we can pay for only three". Rather than say-

[*Traduction*]

Le sénateur Bonnell: Si je ne m'abuse, monsieur le président, le sénateur McElman a indiqué que nous pouvions acquitter les dépenses d'un témoin si, de l'avis du président et des membres du Comité, des circonstances spéciales l'exigent.

Le sénateur Balfour: Monsieur le président, je serais heureux de proposer que la question du budget soit soumise au comité directeur pour plus ample examen et que celui-ci revienne devant nous avec un budget révisé.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous passons maintenant à la motion nº 12.

Le sénateur Frith: Je propose l'adoption de la motion nº 12. Je crois que les motions 12 et 13 portent sur des questions d'usage.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, quel est l'objet de la motion 13? Vise-t-elle simplement à fixer un plafond?

Le sénateur Frith: En fait, cette motion a été supprimée par un des autres comités. C'est justement ce qu'elle vise, sénateur, puisque l'article 83 prévoit que le greffier est autorisé à verser à tous les témoins invités ou convoqués une somme raisonnable—je ne fais que paraphraser l'article, bien sûr—pourvu qu'il certifie que celui-ci a comparu. Nous pouvons payer tous les témoins que nous voulons, à condition qu'ils aient été invités et que le greffier certifie qu'ils ont comparu. Pour une raison que je ne connais pas, on a pris l'habitude de limiter à trois le nombre des témoins. Le Comité de l'énergie a carrément supprimé cette motion puisque toute cette question est déjà prévue à l'article 83. Cette motion a simplement pour effet de fixer un maximum de trois, c'est-à-dire, trois témoins par organisme.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il convienne d'adopter cette motion. Il s'agit pour nous d'exercer notre jugement conformément à l'article approprié.

Le sénateur Frith: Le but est de fixer un maximum de trois témoins par organisme. Nous aurions peut-être intérêt à nous lier ainsi les mains.

Le sénateur Bonnell: Nous pourrons toujours nous lier les mains le moment venu.

Le sénateur McElman: Les seules personnes que nous défrayons, conformément à l'article en question, sont celles que nous invitons. C'est donc à nous qu'il appartient de décider.

Le sénateur Macdonald: Si nous invitons un organisme, en stipulant qu'il ne peut envoyer que trois témoins, celui-ci voudra peut-être en envoyer six.

Le sénateur McElman: Il pourra en envoyer autant qu'il voudra, mais nous pourrons pour notre part décider de ne défrayer qu'un seul porte-parole. Cette question devrait être laissée au jugement du Comité.

Le sénateur Frith: Il y a ici un point qui mérite d'être signalé. Il y a un avantage à pouvoir dire: «Envoyez autant de témoins que vous voulez, mais nos règles stipulent que nous

[*Text*]

ing "We have decided in your case to allow only three", we could say "I am sorry, but our rules provide that you can send as many as you wish but we can only pay for a maximum of three". We could still use our discretion not to pay for three. We may wish to pay for only one. It says here that it is limited to a maximum of three per organization. I will move that motion, Mr. Chairman.

The Chairman: Is there any comment? Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next item concerns the future work of the committee. Before any decision is made, I will get in touch with the Steering Committee and all members will be advised in due course. We come now to the last item, which is the adjournment.

Senator McElman: Mr. Chairman, did we complete item number six?

The Chairman: Yes.

Senator McElman: What is the Steering Committee?

The Chairman: It is the chairman, the vice-chairman and Senator Riley. Is there a motion to adjourn to the call of the Chair?

Senator Balfour: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: That completes today's meeting.

The committee adjourned.

Ottawa, Tuesday, February 21, 1984

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7 p.m. to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I am pleased to welcome this evening the Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport and Mr. Pierre Franche, President of VIA Rail Canada Inc. Accompanying the minister is Mr. Robert Titley, Director General, Rail Passenger Service and Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Accompanying Mr. Franche this evening is Mr. Gabriel Fortin, Vice-President, Corporate Affairs and Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations.

I now call upon the minister to make his opening statement.

Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Transport: Thank you, Mr. Chairman. I do not have a formal opening statement to make this evening, but I do have a few remarks to make with respect to VIA Rail Inc. I know that this committee has had a

[*Traduction*]

pouvons en défrayer trois seulement». Au lieu de dire: «Nous avons décidé dans votre cas de vous autoriser à envoyer trois témoins seulement,» nous pourrions dire: «nos règles précisent que vous pouvez envoyer tous les témoins que vous voudrez, mais que, malheureusement, nous ne pouvons assumer les dépenses que d'au plus trois témoins.» Nous pourrions toujours décider de ne pas payer les frais de trois témoins, mais d'un seul. Cette motion établit un maximum de trois témoins par organisme. Je propose l'adoption de cette motion, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il des commentaires? Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Le prochain point porte sur les travaux futurs du Comité. Avant de vous demander de prendre une décision à ce sujet, je vais communiquer avec le comité directeur, et tous les membres seront informés en temps opportun. Nous passons maintenant au dernier point, c'est-à-dire l'ajournement.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, avons-nous terminé l'étude du point 6?

Le président: Oui.

Le sénateur McElman: Qui fait partie du comité directeur?

Le président: Le président, le vice-président et le sénateur Riley. Quelqu'un veut-il l'ajournement jusqu'à prochaine convocation par le président?

Le sénateur Balfour: Je le propose.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Voilà qui termine la séance d'aujourd'hui.

La séance est levée.

Ottawa, le mardi 21 février 1984

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 heures pour étudier le service voyageur-ferroviaire national offert aux Canadiens par la société VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, j'ai le plaisir d'accueillir ce soir l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports, ainsi que M. Pierre Franche, président directeur général de VIA Rail Canada Inc. Le ministre est accompagné de MM. Robert Titley, directeur général, Service ferroviaire-voyageurs, et de Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

M. Franche est accompagné ce soir de M. Gabriel Fortin, vice-président, Affaires de la société, et de M. R. J. Guiney, vice-président à l'Exploitation.

J'invite maintenant le ministre à faire sa déclaration préliminaire.

L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports: Je vous remercie, monsieur le président. Je ne ferai pas de déclaration officielle ce soir. J'aimerais néanmoins faire quelques observations sur la société Via Rail Inc. Je sais que le Comité

[*Text*]

continuing interest in this matter and published a report on this subject approximately two years ago. That report had a number of recommendations in it and, since being appointed Minister of Transport, I have looked at those recommendations.

I think the key question we have tried to face as a government is the necessity to secure for VIA Rail a clear commitment in terms of its future and to try to set some policy guidelines and directions that would establish a framework within which plans could be made and a number of actions could be initiated.

As a result of that, in the early fall we first attempted to resolve and rationalize the financial position of VIA Rail, recognizing the necessity to develop a capital program that had a long-term impact so that the development of new equipment and modernized facilities could be undertaken with some assurance that there would be a continuing commitment by the government. We have secured a five-year capital agreement, and the underlying and overriding purpose behind that is to invest in the improvement of the facilities and services of VIA Rail so that we can begin to save money on the operating side. I think it is a fairly classic economic trade-off that, by extending money on the capital side, we are able to realize substantial improvements and reductions in the operating costs. Mr. Franche, when he has an opportunity to speak to you, can detail more clearly the actual fiscal arrangements, but I think it is fair to say that we expect that for 1983 the demand upon operating subsidies or support from the government will be less than it was in 1982. That is a trend we hope to accelerate in the years to come so that we can continue to write down the operating subsidies by the introduction of improved facilities and services to the capital program. That is a fairly major step forward.

Arising out of that also is the commitment my predecessor made in 1981 that, after two years of operating under the policy announcements of that year, there would be a review of the routes and other requirements of VIA Rail and a revamping would be conducted where required. We undertook that in the fall of 1983 as well.

As a result of those initiatives, we were able to take just before Christmas the initial steps in a passenger rail policy. One of those steps was to confirm funding to VIA Rail of some $300 million for the development of four new maintenance facilities to be located across Canada, in Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg. Those maintenance centres are designed so that the facilities will be operated by VIA Rail and will enable it to provide first-class maintenance operations and, therefore, enable it to save money and provide a higher level of service. That plan is one that will be seen to provide a very important ingredient in the modernization of the passenger rail program.

Secondly, we initiated the development of a capital program for new equipment. I think we all recognize that what VIA

[*Traduction*]

s'intéresse depuis toujours à la question et qu'il a publié un rapport à ce sujet il y a environ deux ans. Ce rapport contenait un certain nombre de recommandations dont j'ai pris connaissance, depuis que j'ai été nommé ministre des Transports.

Je pense que la grande question que nous avons essayé de régler en tant que gouvernement est la nécessité de garantir à Via Rail un engagement clair eu égard à son avenir, et d'essayer d'établir certaines lignes directrices qui serviraient de cadre à l'intérieur duquel nous pourrions dresser des plans et prendre un certain nombre de mesures.

C'est ainsi, qu'au début de l'automne, nous avons d'abord tenté de corriger et de rationaliser la situation financière de Via Rail, conscients de la nécessité d'établir un programme d'immobilisations à long terme afin que nous puissions mettre au point un nouveau matériel et moderniser des installations, tout en étant relativement certains que le gouvernement prendrait un engagement continu. Nous avons conclu une entente de cinq ans, et l'objectif sous-jacent et capital de cette entente est d'investir dans l'amélioration des installations et des services de Via Rail afin que nous puissions commencer à réaliser des économies sur le plan de l'exploitation. Je pense que c'est un principe d'économie assez courant que d'augmenter les capitaux pour se permettre d'apporter de grandes améliorations et réduire ainsi les coûts d'exploitation. M. Franche, quand il prendra la parole, pourra vous exposer de façon plus précise les ententes fiscales pertinentes, mais je pense qu'il est juste de dire que nous nous attendons à ce qu'en 1983 la demande en subventions d'exploitation ou en soutien gouvernemental soit inférieure à ce qu'elle était en 1982. C'est une tendance que nous souhaitons accélérer au cours des années à venir afin de pouvoir diminuer les subventions à l'exploitation par l'introduction d'installations et de services améliorés à l'intérieur du programme d'immobilisations. C'est un grand pas en avant.

Partant de là, il faut aussi faire état de l'engagement pris par mon prédécesseur en 1981, et selon lequel, après deux ans d'exploitation sous le régime des orientations annoncées cette année-là, il y aurait un examen de tous les parcours et des autres besoins de VIA Rail, et qu'une opération de réorganisation serait effectuée au besoin. Nous l'avons aussi fait à l'automne 1983.

Grâce à ces initiatives, nous avons pu concrétiser tout juste avant Noël les premières mesures d'une politique applicable aux services-voyageurs ferroviaires. Une de ces mesures consistait à confirmer le versement à VIA Rail d'une subvention de l'ordre de 300 millions pour la conception de quatre nouvelles installations d'entretien à répartir ça et là au Canada, soit à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg. Ces centres d'entretien sont conçus de manière que les installations soient exploitées par VIA Rail et lui permettre d'offrir des services d'entretien de première classe, et, par conséquent, de réaliser des économies et d'offrir un meilleur service. Ce plan constitue un élément très important de la modernisation du programme voyageur-ferroviaire.

En deuxième lieu, nous avons entrepris de concevoir un programme d'immobilisations pour le nouveau matériel. Je pense

[*Text*]

Rail inherited from the railroads was not of the most modern standards, and that VIA Rail has spent a substantial amount of money over the past five years to improve that equipment, but ultimately it will need new equipment that will be able to service that part of Canada outside of the corridor routes.

As a government, we supported the purchase of LRCs for the Quebec City/Windsor corridor, but other parts of Canada had not had any specific commitment made for the improvement of equipment.

As of January of this year, with the very generous assistance of the Department of Regional Industrial Expansion, we were able to announce a $40 million program that will commence the development of a new prototype train set. That train set will be designed to meet inter-city conditions found in the Atlantic provinces and in the western provinces. This will be a totally Canadian designed train set. The development of that train set will be conducted by a consortium made up of Cancar, which is a subsidiary of the UTDC program, located in Thunder Bay, Ontario, and the Bombardier firm located in Quebec. They will develop the initial prototype and will undertake the testing of that train set. They will develop a train set both for the Northern Ontario Railway and one for operation on the western routes and the Atlantic in approximately three or three and a half years' time. So, we have taken major steps to substantially upgrade the equipment.

In conversations with the management of VIA Rail, we also said that we would like to have a report on how we could modernize the existing fleet with the capital requirements now in existence.

A third initiative was to begin major consultations in a number of locations in Canada with a view to restoring some of the routes that were put aside in 1981 where economic reasons justify that. So, we were able to announce, again just before Christmas, the restoration of the Northern Continental Line in western Canada connecting Winnipeg and Edmonton. That will be in operation on June 3. We also indicated that there would be a two-year trial program for the Moncton/Edmundston line in New Brunswick. That will be in operation by the end of the summer or early fall, we hope. We have provided for a somewhat altered route structure in the Sydney/Halifax area and also for the Toronto/Ottawa route.

In the Toronto/Ottawa case, I think we will see the full benefit of having made capital investments to the road bed over the past two or three years in that that will substantially reduce the time of travel between Toronto and Ottawa. I believe it will be approximately four hours' duration.

Mr. Pierre Franche, President, VIA Rail Canada Inc.: It will be three hours fifty-nine minutes.

Hon. Mr. Axworthy: You must remember that we are on the public record here, Mr. Franche, so you may be held to that.

[*Traduction*]

que nous reconnaissons tous que VIA Rail n'a pas reçu en partage, des sociétés de chemins de fer, les normes les plus modernes, et que la société a consacré des sommes considérables au cours des cinq dernières années à l'amélioration de matériel. En fin de compte, il faudra qu'elle se dote d'un nouveau matériel qui permette de desservir les régions du Canada qui se trouvent à l'extérieur des corridors.

En tant que gouvernement, nous avons appuyé l'achat de trains LRC pour le corridor Québec/Windsor, mais d'autres régions du Canada n'ont encore reçu aucun engagement précis en ce qui concerne l'amélioration du matériel.

En janvier de cette année, grâce à l'aide très généreuse du ministère de l'Expansion industrielle régionale, nous avons pu annoncer la création d'un programme de 40 millions qui permettra l'élaboration d'un nouveau prototype de trains. Ce train sera conçu en fonction de la situation des liaisons interurbaines dans les provinces maritimes et les provinces de l'Ouest. Il s'agira de trains de conception entièrement canadienne. Leur mise au point sera confiée à un consortium constitué par Cancar, une filiale du programme UTDC, dont le siège social se trouve à Thunder Bay (Ontario), et la société Bombardier installée au Québec. Ensemble, elles mettront au point le prototype et procèderont aux essais. Elles concevront un parc de trains pour le London Ontario Railway, et un autre qui sera exploité sur les parcours des provinces de l'Ouest et des provinces maritimes dans trois ans ou trois ans et demi. Nous avons donc pris d'importantes mesures pour améliorer considérablement le matériel.

Lors d'entretiens avec les gestionnaires de VIA Rail, nous avons aussi dit que nous aimerions avoir un compte rendu sur la façon dont nous pourrions moderniser le parc actuel compte tenu des besoins en immobilisations constatés.

Une troisième initiative consistait à entreprendre d'importantes consultations dans un certain nombre de localités canadiennes en vue de rétablir certains parcours qui, pour des raisons d'économie, ont été abandonnés en 1981. C'est ainsi que nous avons pu annoncer, encore tout juste avant Noël, le rétablissement, dans l'Ouest du Canada, de la Northern Continental Line qui reliait Winnipeg à Edmonton. Le service reprendra le 3 juin. Nous avons aussi fait savoir que nous établirions un programme d'essai de deux ans pour la liaison Moncton/Edmundston au Nouveau-Brunswick. Ce service sera offert dès le début de l'été, ou au tout début de l'automne, nous l'espérons. Nous avons aussi prévu un parcours un peu modifié pour la région Sydney/Halifax et celle de Toronto/Ottawa.

En ce qui concerne la liaison Toronto/Ottawa, je pense que nous serons en mesure d'évaluer tous les avantages découlant de l'investissement de capitaux que nous avons fait au cours des deux ou trois dernières années au titre de la plate-forme de la voie, du fait que cette amélioration permettra de réduire grandement la durée du voyage entre Toronto et Ottawa. Je pense qu'elle sera réduite à quatre heures.

M. Pierre Franche, président directeur général, VIA Rail Canada Inc.: Il sera exactement de 3 h. 59 minutes.

L'honorable M. Axworthy: Vous devez vous rappeler que nous participons à une audience publique, monsieur Franche, et que vous pourriez avoir à en répondre.

[*Text*]

We have taken those steps and are engaged in a fairly active process of consultation in other parts of Canada. We just agreed as of Monday with the mayors of Vancouver and Edmonton, as well as Kamloops and Jasper and other points west, to establish a joint task force to study the potential restoration of the Edmonton/Jasper/Vancouver route. If we receive good co-operation, particularly from the provincial governments, we may be able to take more steps in that regard.

We have held consultations in both Ontario and the Atlantic provinces with respect to the possible development of new routes or new service areas in those locations, as well as the restructuring of some of the routes. So, we have been engaged in a fairly active initiative. I have held many discussions with the Canadian Federation of Mayors and Municipalities, which has taken an active interest in this issue. They have been very co-operative in this regard, and if we receive similar co-operation from some of the provincial governments, I think we will be able to take further action in the area of route structuring.

In the area of service and fares, we are currently working with the Minister of Tourism, the Honourable Mr. David Smith. We are looking at the development of a series of tour packages for VIA Rail. We hope to be able to announce those in a matter of weeks.

As many of you know, we announced in the Throne Speech that we would bring forward a new rail pass system for young people and senior citizens. I hope to be in a position within a few days to be able to announce that program. I think that that will provide strong incentive for those two groups to travel by rail. I think it will be a very exciting and attractive program. I appreciate very much the co-operation given by VIA Rail management in helping develop that program on behalf of the government.

I have been actively involved in a number of consultations with Mr. Franche and his executives in an effort to improve services. I believe Mr. Franche is better able to speak to those than I, so I will leave that to him. I think there has been a $6 million commitment to new and upgraded service.

We recognize that there were serious problems during the Christmas holidays, and I know that Mr. Franche is better equipped to answer questions on that than I am, so I will leave that subject to him.

I think that describes the initiatives we have taken over the past six months in attempting to put VIA Rail back on the tracks and in giving them a good start. I think it is a good start. I would not want to say to this committee that we have in any way completed the work we are doing, but we have entered into a very important first phase in the restoration and revitalization of VIA Rail. We think it is an important means of transportation in this country and are very committed to it. I hope we will enjoy the continued support of this committee, as we have in the past, for the improvements of the VIA Rail service.

[*Traduction*]

Nous avons donc pris ces mesures et participons à un processus de consultation très intense dans d'autres régions du pays. Lundi nous venons tout juste de nous entendre, avec les maires de Vancouver et d'Edmonton, ainsi qu'avec ceux de Kamloops et de Jasper et ceux d'autres localités de l'Ouest pour créer un groupe de travail mixte chargé d'étudier le rétablissement éventuel du corridor Edmonton/Jasper/Vancouver. Si la collaboration est bonne, notamment celle des gouvernements des provinces, nous pourrons peut-être prendre d'autres mesures à cet égard.

Nous avons aussi eu des consultations en Ontario et dans les provinces Maritimes au sujet de la création éventuelle de nouveaux parcours ou de nouvelles zones de service dans ces localités, ainsi qu'en ce qui concerne la restructuration de certains parcours. Nous avons donc travaillé assez activement. J'ai eu de nombreux entretiens avec la Fédération canadienne des municipalités, qui s'intéresse de très près à la question. Ses membres se sont montrés très coopératifs, et si nous bénéficions d'une coopération semblable de la part des gouvernements des provinces, nous pourrons je pense, prendre d'autres mesures dans le domaine de la restructuration des parcours.

En ce qui concerne le service et les tarifs, nous travaillons actuellement avec le ministre du Tourisme, l'honorable David Smith. Nous envisageons la conception d'une série de forfaits pour VIA Rail. Nous espérons pouvoir en faire l'annonce dans quelques semaines.

Comme un bon nombre d'entre vous le savent, nous avons annoncé dans le discours du Trône que nous établirions un nouveau système de laissez-passer ferroviaires à l'intention des jeunes gens et des citoyens âgés. J'espère pouvoir annoncér ce programme dans quelques jours. Je pense que ce sera un très vif encouragement pour ces deux groupes à voyager par train. Le programme semble très attrayant, très excitant. J'apprécie grandement la coopération des gestionnaires de VIA Rail qui nous ont aidés à mettre au point ce programme au nom du gouvernement.

J'ai aussi participé activement à un certain nombre de consultations avec M. Franche et ses représentants en vue d'améliorer les services. Je crois que M. Franche est plus en mesure que moi d'en parler, et je lui cède donc la parole. Je pense qu'une somme de 6 millions a été affectée à ce nouveau service.

Nous reconnaissons qu'il y a eu de graves problèmes au cours des fêtes de Noël, mais M. Franche me semble mieux placé pour répondre à vos questions.

Je pense avoir décrit les mesures que nous avons prises au cours des six derniers mois pour remettre VIA sur les rails, lui donner un bon élan. Je pense que c'est un bon départ. Je ne prétend pas que nous avons le moindrement terminé notre tâche, mais nous avons quand même réalisé une première étape très importante dans la restauration et la revitalisation de VIA Rail. Le rèseau ferroviaire m'apparaît être un important moyen de transport dans ce pays, et nous nous y consacrons entièrement. J'espère que nous continuerons de bénéficier du soutien constant que le Comité nous a accordé par le passé en ce qui concerne l'amélioration du service VIA Rail.

[*Text*]

The Chairman: Are there any questions?

Senator Le Moyne: Mr. Minister, do you have any plans for the Northern Transcontinental? I am interested in knowing about the route that goes from Senneterre to Cochrane. I understand that that route is almost abandoned.

Hon. Mr. Axworthy: Just over the Christmas period we had a series of consultations, with the assistance of the Honourable Judy Erola, in that area to determine what the possibilities might be. I am just examining the results of those consultations now. We have had discussions in that Northern Ontario area.

Senator Macdonald: Mr. Chairman, the minister mentioned some kind of timetable being altered in the Sydney-Halifax route.

Hon. Mr. Axworthy: Yes, I did.

Senator Macdonald: Could he tell us what the schedule was prior to the alteration and what the schedule is now?

Hon. Mr. Axworthy: Perhaps Mr. Franche might be able to give you better details on that. It was changing the route between Sydney and Halifax and Port Hawkesbury and Halifax, but I cannot tell you exactly what the schedule was before.

Mr. Robert Titley, Directeur General, Rail Passenger, Department of Transport: Without giving times, Mr. Chairman, essentially the proposal is that whereas you presently have two round trips per day between Sydney and Halifax, you would have one round trip per day between Sydney and Halifax, and then you would have one round trip per day between Port Hawkesbury and Halifax four days per week with Fridays and Sundays having the full round trip on that second trip right from Sydney to Halifax. The reason for that is that there is a rather substantial demand on the part of people in the Port Hawkesbury area to go into Halifax for a day of shopping, medical appointments or whatever.

Senator Macdonald: In essence, you are cutting out one trip from Sydney to Halifax per day.

Mr. Titley: Three days per week, yes.

Hon. Mr. Axworthy: But we are improving the service between Port Hawkesbury and Halifax.

Mr. Titley: Yes, we are providing a better level of service.

Senator Macdonald: That is from Port Hawkesbury to Halifax, but not from Sydney to Port Hawkesbury.

Hon. Mr. Axworthy: That is correct.

Senator Macdonald: I will be frank with you, Mr. Minister. The general feeling in Halifax is that Via Rail wants to discontinue service from Sydney to Port Hawkesbury and replace it with a bus for that route. People are very suspicious that one train is being discontinued now. It used to be that you could go from Sydney to Halifax and back and there are places where you cannot do that anymore. There was a service especially for people going to Camp Hill Hospital or to the Halifax Hospital. They would board the train in the morning and come back the same evening. The general feeling is that Via Rail wants to

[*Traduction*]

Le président: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le ministre, avez-vous des projets en ce qui concerne le transcontinental au Nord? J'aimerais savoir ce qu'il advient du parcours qui va de Senneterre à Cochrane. Il me semble qu'il est pratiquement abandonné.

L'honorable M. Axworthy: Pendant les fêtes de Noël, nous avons eu une série d'entretiens, à laquelle a participé l'honorable Judy Erola, afin de cerner les possibilités qui s'offrent à nous. Je suis justement en train d'étudier les résultats de ces entretiens. Nous avons aussi eu des échanges dans la région du nord de l'Ontario.

Le sénateur Macdonald: Monsieur le président, le ministre a parlé d'un horaire qui serait modifié sur le parcours Sydney-Halifax.

L'honorable M. Axworthy: C'est vrai.

Le sénateur Macdonald: Pourrait-il nous dire quel était cet horaire avant la modification, et ce qu'il est maintenant?

L'honorable M. Axworthy: M. Franche est peut-être mieux en mesure de vous répondre. On a modifié le parcous entre Sydney et Halifax, et Port Hawkesbury et Halifax, mais je ne peux pas vous dire exactement quel était l'horaire auparavant.

M. Robert Titley, directeur général, service Voyageur ferroviaire, ministère des Transports: Sans vous donner d'horaire précis, monsieur le président, alors qu'il y a actuellement deux allers-retours par jour entre Sydney et Halifax, il y en aurait un par jour entre Sydney et Halifax, et un par jour entre Port Hawkesbury et Halifax, quatre jours par semaine. Pour ce second voyage, l'aller-retour s'effecuerait le vendredi et le dimanche à partir de Sydney vers Halifax. La raison en est qu'il existe une assez forte demande de la part des gens de la région de Port Hawkesbury qui veulent aller à Halifax faire des courses, se rendre à des rendez-vous chez le médecin ou pour d'autres raisons.

Le sénateur Macdonald: Essentiellement, vous supprimez un déplacement de Sydney à Halifax par jour.

M. Titley: Trois jours par semaine, oui.

L'honorable M. Axworthy: Mais nous améliorons le service entre Port Hawkesbury et Halifax.

M. Titley: Oui, nous fournissons un meilleur service.

Le sénateur Macdonald: Entre Port Hawkesbury et Halifax, mais non pas entre Sydney et Port Hawkesbury.

L'honorable M. Axworthy: C'est juste.

Le sénateur Macdonald: Je vais être franc avec vous, monsieur le ministre. A Halifax, on pense que Via Rail veut supprimer le service de Sydney à Port Hawkesbury, et le remplacer par un autocar. Les gens craignent vraiment qu'un train leur soit maintenant retiré. Autrefois, on pouvait aller de Sydney à Halifax et en revenir, et il y a des endroits où on ne peut plus se rendre par train. Il y avait un service à l'intention des gens qui se rendaient au Camp Hill Hospital ou à l'hôpital de Halifax. Ils prenaient le train le matin et revenaient le soir même. Dans l'ensemble, on pense que Via Rail veut supprimer le ser-

[*Text*]

discontinue passenger service from Sydney and put a bus on as the CN did in Newfoundland. What is your opinion about that?

Hon. Mr. Axworthy: First, there are no plans for that extinction of service by any means and, furthermore, before any changes are made, the CTC will be holding hearings into the proposed route changes, so that the good folks from Sydney will have a chance to make their case and arguments. There will be an open discussion before any changes are made.

Senator Macdonald: Our experience has been with the CN. We always felt that they lessened the service deliberately so that people would stop using it. Perhaps it was not deliberate but that was the effect of it.

Hon. Mr. Axworthy: I hope that during the course of those CTC hearings those views will be expressed and certainly they will be answered at that time, but I appreciate hearing about it.

Senator Macdonald: When the people heard that they were cutting out another train from Port Hawkesbury to Halifax, they said, "good luck to them", but that did not satisfy the Sydney area. We are a big industrial area. We have a poorer service under the revised schedule than we had before. I hope that they will take that into consideration in their plans.

Hon. Mr. Axworthy: They certainly will.

Senator Macdonald: You mentioned that there were improvements to begin on the corridor. I cannot complain too much about that because that is where the heavy traffic is. We, on the east coast, are wondering if there are going to be any improvements there.

Hon. Mr. Axworthy: As I indicated, we have put forward a plan to develop new Canadian-designed train sets that will be appropriate for both the Atlantic and the western regions and that work has now started.

Senator Macdonald: We have heard that one of the reasons that VIA Rail is handicapped is that they have to pay excessive charges to the CN for the use of their rails. Is there any basis in fact for that?

Hon. Mr. Axworthy: VIA works under a costing order established by the CTC which establishes the ratio of costs that must be paid. We are presently engaged in a round of negotiations for those contracts with the CN and CP and the Department of Transport. I think it is a matter that we are looking into, but that is part of the arrangements that we have with the Canadian Transport Commission—that the costing order and the criteria that they use are the ones that we presently follow.

Senator Balfour: I think the minister just put his finger on what, in my perception, is perhaps the biggest albatross that VIA Rail carries around its neck and that is the costing regime

[*Traduction*]

vice voyageur en partance de Sydney, et le remplacer par un autocar, comme le CN l'a fait à Terre-Neuve. Qu'en pensez-vous?

L'honorable M. Axworthy: D'abord, on ne prévoit nullement supprimer ce service, et, en outre, avant que toute modification soit apportée, la CCT organisera des audiences portant sur les modifications de parcours proposées afin que les bonnes gens de Sydney aient la chance de faire connaître leur opinion et leur point de vue. Il y aura dialogue libre avant que la moindre modification soit apportée.

Le sénateur Macdonald: Nous avons déjà eu une expérience avec le CN. Nous avons toujours eu l'impression qu'il a réduit le service délibérément afin que les gens cessent de l'utiliser. Enfin, le CN n'a peut-être pas agi dans ce but, mais le résultat a été le même.

L'honorable M. Axworthy: J'espère qu'au cours des audiences de la CCT ces opinions seront exprimées, et il est certain qu'on y répondra, mais je suis heureux que vous en ayez parlé.

Le sénateur Macdonald: Quand les gens ont entendu dire qu'on supprimait un autre train de Port Hawkesbury à Halifax, on leur a souhaité bonne chance, mais les habitants de la région de Sydney ne s'en accommodent pas. Il s'agit d'une grande région industrielle. Le service s'est détérioré avec ce nouvel horaire. J'espère qu'il en sera tenu compte lors de l'établissement des plans.

L'honorable M. Axworthy: Certainement.

Le sénateur Macdonald: Vous avez dit que des améliorations seraient apportées au corridor. Je ne peux pas trop me plaindre puisque c'est là que le trafic est le plus intense. Nous, de la côte Est, nous demandons s'il y aura la moindre amélioration.

L'honorable M. Axworthy: Comme je l'ai indiqué, nous avons adopté un plan qui vise à concevoir un nouveau parc de trains de conception canadienne qui répondra aux besoins des régions Maritimes et de l'Ouest, et ces travaux ont déjà commencé.

Le sénateur Macdonald: Nous avons entendu dire que l'une des raisons qui font que les gestionnaires de VIA Rail ont les mains liées est que la société doit verser des redevances excessives au CN pour utiliser les voies de cette dernière société. Cette affirmation est-elle fondée?

L'honorable M. Axworthy: VIA fonctionne aux termes d'une ordonnance sur les coûts établie par la CCT qui fixe le rapport des coûts à payer. Nous participons actuellement à une série de négociations relatives aux contrats conclus avec le CN, le CP et le ministère des Transports. Je pense qu'il s'agit de savoir ce que nous recherchons, mais les ententes que nous avons conclues avec la Commission canadienne des transports prévoient que l'ordonnance sur les coûts et les critères utilisés sont effectivement ceux que nous respectons actuellement.

Le sénateur Balfour: Je pense que le ministre vient de mettre le doigt sur ce qui, à mon avis, est sans doute le plus lourd carcan que VIA Rail ait à porter, soit le régime de fixation des

[*Text*]

vis-à-vis the railroads. Is active consideration being given to providing VIA Rail with a comprehensive legislative enactment that would permit it to function independently of CN and, to some extent, CP? Do you not rent services from CP as well?

Hon. Mr. Axworthy: Yes, we do.

Senator Balfour: It seems to me that you are the captive of these two organizations which were very happy to divest themselves of what they perceive as being unprofitable enterprises, yet they are now enjoying the best of both worlds because they can extract from you revenues that perhaps with an appropriate legislative mandate you could retain for yourselves.

Hon. Mr. Axworthy: We are right now engaged in looking at what the proper legal framework should be for VIA Rail. It is a matter of some priority. I know that you addressed it in the Senate committee report. I think it is a matter that has to be clarified. However, I wanted to ensure that before we introduced any legislative proposals in Parliament we had that consultation that I talked about completed, and that is what we are engaged in now quite actively across the country.

Senator Balfour: With whom are you consulting, Mr. Minister?

Hon. Mr. Axworthy: We are consulting with a wide variety of interest groups, municipalities, provinces, consumer organizations and regional groups to determine what they consider to be the future of VIA Rail, what they would like to see in the way of service and what they would like to see in the way of programs. It is partly in a way to restore some of the confidence in the passenger rail system across Canada in order that when Parliament considers a new legislative framework it will be based upon a clear consensus of where we should go.

Senator Balfour: To what extent, if at all, is consideration being given to the nationalization of the rail bed, for example, and having that as a government-owned infrastructure just as the highways and the airways are government-owned and maintained so that VIA Rail and other industrial enterprises would have an opportunity to operate free of the monopolistic situation created by the ownership of the rail bed by two very large organizations?

Hon. Mr. Axworthy: I think it is true to say that the question of whether there should be some form of common ownership of the rail bed for both passenger and freight users is an important one that has been addressed to me on several occasions. I would not want to say whether that is a clear option at this point partly because we are awaiting the report that VIA Rail is preparing for us on both the corridor study and the transcontinental study where they, at least from initial reports, are talking about a designated track arrangement. Whether that is a brand new designated track or whether that would be a refurbishing of the existing one would be part of the assessment we would have to make. We have not seen the complete and final copy of that report yet. I hope we will be seeing it in a matter of a few weeks. I think Mr. Franche has indicated it is close to completion.

[*Traduction*]

coûts eu égard à l'utilisation des voies ferrées. Est-ce qu'on étudie vraiment la possibilité d'adopter un texte législatif complet qui permettrait à VIA Rail de fonctionner indépendamment du CN, et, dans une certaine mesure, du CP? Ne louez-vous pas aussi des services du CP.

L'honorable M. Axworthy: Nous le faisons.

Le sénateur Balfour: Il me semble que vous êtes le client captif de ces deux organisations qui ont été très heureuses de se défaire de ce qu'elles jugeaient être des entreprises non rentables, et qu'elles gagnent encore sur les deux tableaux parce qu'elles peuvent tirer de vous des revenus qui, grâce à une législation appropriée, pourraient pourtant vous revenir.

L'honorable M. Axworthy: Nous sommes maintenant en train d'étudier quel serait pour VIA Rail le cadre législatif approprié. C'est une question comportant une certaine priorité. Je sais que vous avez étudié cette question dans le rapport du Comité sénatorial. C'est un point à préciser. Toutefois, je voulais m'assurer qu'avant de déposer un projet de loi au Parlement nous ayons pratiquement terminé ce processus de consultation, et c'est ce à quoi nous nous affairons très activement dans tout le pays.

Le sénateur Balfour: Qui consultez-vous, monsieur le ministre?

L'honorable M. Axworthy: Nous consultons une large variété de groupes d'intérêts, des municipalités, des provinces, des organisations de consommateurs ainsi que des groupes régionaux dans le but de définir ce que leur semble être l'avenir de VIA Rail, ce qu'ils attendent sur le plan des services, et quels programmes ils aimeraient voir créer. Il s'agit en quelque sorte de rétablir la confiance que peut inspirer le système voyageur-ferroviaire au Canada afin que, quand le Parlement étudiera un nouveau texte législatif, on puisse s'appuyer sur un consensus clair quant à l'orientation à prendre.

Le sénateur Balfour: Est-ce qu'on a déjà envisagé de nationaliser l'assiette des rails? Si l'infrastructure, tout comme celles du transport terrestre et aérien, appartenait au gouvernement et était entretenue par lui, Via Rail et d'autres entreprises industrielles pourraient échapper au monopole qui existe du fait que le réseau appartient à deux grandes organisations.

L'honorable M. Axworthy: La question de savoir si l'assiette pour le transport des voyageurs et des marchandises ne devrait pas appartenir à un seul propriétaire m'a été soumise à maintes reprises. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est une solution qui se dégage pour l'instant parce que nous attendons le rapport que prépare Via Rail à notre intention sur l'étude du corridor et l'étude transcontinentale dans lesquelles il est question, du moins selon les rapports initiaux, d'une voie désignée. Il reste à savoir s'il s'agirait d'une voie tout à fait nouvelle ou d'une remise à neuf de celle qui existe déjà. Le rapport définitif ne nous a pas encore été soumis. J'espère qu'il le sera d'ici quelques semaines. M. Franche a laissé entendre qu'il était presque terminé.

[*Text*]

A number of those things would have to be taken into consideration before we would make this kind of recommendation. It would also have to be balanced against what it would cost. As we know from experience of other countries, the capital investment in new rail bed through designated corridors is very high. I cannot give you any definitive answer until I have had all the facts and data and a chance to talk to my cabinet colleagues about it.

Senator Balfour: Are you satisfied that there is a sense of urgency about the matter such that we can anticipate an early report and early recommendations?

Hon. Mr. Axworthy: I think I have indicated that, since becoming Minister of Transport, I have treated the VIA Rail passenger system with some urgency. I felt it had to be reformed, and we have taken a number of steps.

In terms of the reorganization question, we have set up a task force that involves members of my ministry and office along with people from CN, CP and VIA to start taking a look at that area. I certainly share, in some ways, your impatience.

Senator Balfour: At a more parochial level, I was interested in your statement with respect to the reinstitution of the passenger service through Winnipeg, Melville, Saskatoon and Edmonton. Are you in a position to indicate the level of service which will be supplied from Winnipeg to Saskatoon and Edmonton when reinstituted? Perhaps I should direct this question to the next witness.

Hon. Mr. Axworthy: I think Mr. Franche can give you those details. It will have to be of sufficient quality because my parents and all my relatives live in Melville and I would not dare go back unless it were so. I am very careful to make sure things are well done.

Senator Perrault: Mr. Chairman, the statement by the minister that we are going to develop some new train sets in Canada quickens the heart and suggests that once again Canadian technical people are going to be given a chance to do something uniquely Canadian. However, I wonder about the economics of it. More and more we are seeing consortia made up of representatives of various nations working together to develop, for example, a plane such as the European community developing the fighter plane, that is, France, Germany and Britain, as the minister knows, because of the enormous cost of the development.

I wonder whether it would be better economics for us to develop these train sets in co-operation with the United States or other countries. Perhaps that is being done, but do we have the resources to do a solo performance and develop a uniquely Canadian designed train set?

I should like to know how much the project is going to cost in total; how much the taxpayers are expected to put up in the way of grants to these companies developing the train sets; and whether or not the alternatives have been studied, that is, the idea of perhaps working with the United States or with Britain or with some other country to try to make it a four-way deal

[*Traduction*]

Il nous faudrait tenir compte d'un certain nombre de ces facteurs avant de faire une recommandation en ce sens. Il nous faudrait également tenir compte des coûts. Comme d'autres pays s'en sont rendus compte, les investissements que nécessite une nouvelle assiette dans des corridors désignés sont énormes. Je ne pourrai vous donner de réponse définitive tant que je n'aurai pas en main tous les faits et données et que je ne me serai pas entretenu avec mes collègues du cabinet.

Le sénateur Balfour: Pensez-vous que la situation soit assez urgente pour que nous puissions nous attendre à ce qu'un rapport et des recommandations soient présentés sous peu?

L'honorable M. Axworthy: Je pense avoir déjà dit considérér comme prioritaire la question du service voyageur ferroviaire de Via Rail depuis que je suis ministre des Transports. Je crois qu'une réforme s'impose, et nous avons déjà pris certaines mesures en ce sens.

Quant à la réorganisation, nous avons déjà chargé de la question un groupe de travail qui compte des représentants de mon Ministère et de mon cabinet de même que du CN, du CP et de Via. Je dois avouer que je suis aussi impatient que vous à certains égards.

Le sénateur Balfour: Par esprit de clocher, je m'intéresse à la question de la reprise du service voyageur ferroviaire à Winnipeg, Melville, Saskatoon et Edmonton dont vous avez parlé. Êtes-vous en mesure de me dire à quel intervalle les trains iront de Winnipeg à Saskatoon et Edmonton lorsque le service aura repris? Peut-être devrais-je poser cette question au prochain témoin.

L'honorable M. Axworthy: Je pense que M. Franche est en mesure de vous donner ces détails. Le service devra être bon parce que toute ma famille demeure à Melville, et je n'oserais pas y retourner si tel n'était pas le cas. Je tiens à m'assurer qu'on fait bien les choses.

Le sénateur Perrault: Monsieur le président, il fait chaud au cœur d'apprendre que nous concevrons de nouveaux trains au Canada parce que, pour une fois, nos ingénieurs auront l'occasion de faire quelque chose qui soit uniquement canadien. Cependant, je m'interroge sur la rentabilité. De plus en plus, divers pays forment des consortiums comme la Communauté européenne, c'est-à-dire la France, l'Allemagne et la Grande-Bretagne, l'a fait par exemple comme le ministre le sait pour l'avion de chasse étant donné les coûts énormes en jeu.

Je me demande s'il ne serait pas plus économique pour vous, de concevoir ces trains en collaboration avec les États-Unis ou d'autres pays. Peut-être cela se fait-il, mais avons-nous les ressources voulues pour agir seuls et mettre au point des trains de conception uniquement canadienne?

J'aimerais savoir combien le projet nous coûtera en tout, combien les contribuables devront débourser sous la forme de subventions aux entreprises chargées du projet et si d'autres solutions ont ou non été envisagées, c'est-à-dire si on a étudié l'idée de travailler en collaboration avec les États-Unis, la Grande-Bretagne ou un autre pays pour en arriver à un arran-

[*Text*]

with each jurisdiction bearing some of the development burden.

I think some of us are becoming truly frightened by the massive taxpayer subsidy represented by the Canadair Challenger project and De Havilland. A number of articles have been written recently suggesting that the day of solo development by any one nation of a massive project of this kind may be beyond our capability.

I do have a second question, but perhaps I should wait for the minister to answer this question first.

Hon. Mr. Axworthy: I think Senator Perrault asks a very important question. We looked at the options carefully. One of the important ingredients in the decision was the strong feeling by my colleague, Mr. Lumley, who is actively seeking out possible international markets for Canada, that there was a potential export market for train manufacture of this kind. The Japenese and the French, for example, have been concentrating very much on the high speed train sets which they are marketing around the world. I should point out that they developed those as solo projects. There was a combined effort with the TGV and the Bullet train in Japan. This is something those countries are developing with real rapidity.

We felt that we had a geography and an economy that would allow us to develop a niche in the market for inter-city trains perhaps of a type that would serve a less dense, longer-haul market. There are many countries around the world that share those characteristics, but no one is getting into the market.

Part of the ambition and part of the funding came from what is now the Department of Regional Industrial Expansion who initially had made arrangements with the UTDC people in Ontario, in the Cancar plant, for the development of a bi-level train for the Northern Ontario Railroad for the passenger market run by the government-owned railway in northern Ontario. It was felt it was useful to invite us in to see if a bi-level train itself could have major efficiences for us in that respect. We also felt that Bombardier, which has very useful export market experience around the world in the development of surface transportation equipment, had a lot to offer in this area. We, in fact, put together a consortium of Canadian companies drawing from the best engineering capacity that we have and the experience of both these major firms.

We felt that, in the time available, that was about as many puppies as we could get in the same blanket at the same time without spending a lot more trying to corral more people. We did feel some necessity to move on this issue so that we would have sufficient train equipment.

I am quite satisfied that we are in a position to develop our own. That does not mean to say that we would not be prepared to borrow from the technology of the Americans. We have already learned a great deal from their Amtrak experience with bi-level trains in the western region. We are working to see if we can develop our own and if in the future someone

[*Traduction*]

gement quadripartite en vertu duquel chaque juridiction assumerait une partie du fardeau.

Je pense que certains d'entre nous sont alarmés des sommes énormes que représentent pour les contribuables des subventions à des projets comme le Challenger de la Canadair, et à la DeHavilland. Selon certains articles parus récemment, l'époque de la mise en œuvre de projets de cette envergure par un seul pays pourrait être révolue.

J'aurais une deuxième question à poser, mais je devrais peut-être attendre que le ministre réponde tout d'abord à celle-ci.

L'honorable M. Axworthy: Le sénateur Perrault a soulevé une question très importante. Nous avons étudie très soigneusement les choix qui s'offraient. Un des éléments importants de la décision était que mon collègue, M. Lumley, qui cherche activement des débouchés internationaux pour la production canadienne, est persuadé qu'il existe peut-être un marché d'exportation pour les trains de ce genre. Les Japonais et les Français, par exemple, se sont surtout concentrés sur les trains à haute vitesse qu'ils écoulent partout dans le monde. Je dois ajouter qu'ils s'y sont pris seuls. Ils ont combiné leurs efforts en ce qui concerne les TGV et les trains Bullet au Japon. C'est un domaine dans lequel ces pays progressent rapidement.

Nous pensons que notre géographie et notre économie se prêtent à une percée sur les marchés pour les trains interurbains qui desserviraient des régions à faible densité et très étendues. De nombreux pays du monde présentent les mêmes caractéristiques, mais personne ne semble s'intéresser à ce marché.

Une partie des stimulants et des fonds proviennent de l'actuel ministère de l'Expansion industrielle régionale qui avait pris des mesures avec les représentants de l'UTDC en Ontario, à l'usine Cancar, pour la conception d'un train à deux étages devant être utilisé par la Northern Ontario Railroad pour le marché du transport des voyageurs exploité par la société ferroviaire gouvernementale dans le nord de l'Ontario. Nous avons cru utile d'essayer de voir si un train à deux étages pouvait présenter pour nous des avantages majeurs. Nous étions également persuadés que Bombardier, qui a une expérience très utile des marchés internationaux d'exportation pour ce qui est du matériel de transport terrestre, avait également beaucoup à nous offrir dans ce domaine. Nous avons, en fait, créé un consortium d'entreprises canadiennes en faisant appel aux meilleurs ingénieurs du pays et en mettant à profit l'expérience de ces deux grandes entreprises.

Nous avions l'impression de mettre toutes les chances de notre côté sans engager trop de dépenses. Nous avons cru bon d'agir vite pour avoir suffisament de matériel ferroviaire.

Je suis persuadé que nous sommes en mesure de répondre nous-mêmes à nos besoins. Cela ne veut pas dire pour autant que nous ne sommes pas prêts à profiter de la technologie des Américains. Leur expérience avec les trains Amtrak à deux étages dans l'Ouest nous a beaucoup appris. Nous essayons de savoir si nous pouvons concevoir nos propres trains et si

[*Text*]

made a strong recommendation that other partners could be included, I would not be averse to that. I would be anxious to maintain and retain for Canadian manufacturers, researchers and engineers, the chance of development of our own product because we think we have something that might be attractive only to us.

The initial outlay for the three-year period will be in the neighbourhood of some $30 million to $40 million. That will include both the development of the prototypes themselves and their testing.

In terms of the actual purchase order, I guess we are looking at a potential VIA Rail market of somewhere in the region of 300 bi-level cars and 500 uni-level cars. There could be a substantial market here at home. That would give us a basic sales foundation upon which to export because it would give us that requirement that we needed in order for the manufacturers to go ahead.

Therefore, generally I think it is a good deal, Senator Perrault, in that we could give some real assurances to people in western Canada and in the Atlantic region that they will have equipment that is tailored to their requirements, equipment that is brand new and not some "second-hand Rose."

Senator Perrault: I have a question with respect to possible restoration of the Vancouver and Edmonton run. I would certainly welcome that. I felt that its suspension an unfortunate move, perhaps dictated by economics in 1981. I remember, however, some horror figures provided to us by the Ministry of Transport at that time.

Hon. Mr. Axworthy: They are good at that sort of thing.

Senator Perrault: Officials of the ministrry said that every time someone boards a train from Edmonton to Winnipeg or from Vancouver to Edmonton, the taxpayer has to subsidize that ticket to the order of something like $30.

Can the minister provide any current figures that would indicate economic justification for the restoration of the Winnipeg-Edmonton service? Is it now going to carry the cost of providing the service? I do not ask this question in a provocative way.

Hon. Mr. Axworthy: Senator Perrault, are you talking about the Winnipeg-Edmonton run or the Edmonton-Vancouver run?

Senator Perrault: I am talking about the Winnipeg-Edmonton run. That is the one that has been restored, is it not?

Hon. Mr. Axworthy: That is right.

Senator Perrault: I am expressing the hope that the task force finds that it is economical to put back in place the Vancouver-Jasper-Edmonton run. I wonder how much that is going to cost the taxpayer?

Hon. Mr. Axworthy: If I might, Mr. Chairman, I will elaborate on that question. I think there is no doubt that the service costs money. I do not think there is a passenger rail service in the world that does not cost the taxpayers some money. It is a form of utility or service that is provided. To try to pretend

[*Traduction*]

quelqu'un nous recommandait fortement un jour de nous trouver des partenaires, je ne m'y opposerais pas. Je voudrais cependant m'assurer que nous retenons les services de constructeurs, de chercheurs et d'ingénieurs canadiens et que nous profitons de l'occasion qui s'offre de concevoir nos propres produits parce que nous croyons avoir quelque chose qui pourrait ne présenter de l'intérêt que pour nous.

Les dépenses initiales sur une période de trois ans seront de l'ordre de 30 à 40 millions de dollars. Ces chiffres englobent le développement et l'essai de prototypes.

Quant aux commandes possibles, je pense que VIA Rail pourrait acheter quelque 300 wagons à deux étages et 500 à un seul. Il pourrait exister un marché important chez nous. Cela nous assurerait des ventes à partir desquelles les exportations seraient possibles parce que nos coustructeurs auraient assez de commandes pour commencer à produire.

Donc, je pense en général que c'est une bonne idée, sénateur Perrault, parce que les résidants de l'ouest du Canada et de l'Atlantique seraient ainsi assurés qu'ils ont du matériel qui répond à leurs besoin, matériel neuf et non pas usagé.

Le sénateur Perrault: J'aurais une question à vous poser au sujet de la reprise possible du service entre Vancouver et Edmonton. Je serais tout à fait en faveur. La décision de suspendre le service était malheureuse, mais elle était peut-être dictée par la conjoncture économique de 1981. Je me souviens cependant des chiffres à faire dresser les cheveux sur la tête que nous avait fournis le ministre des Transports à l'époque.

L'honorable M. Axworthy: C'est une de leurs spécialités.

Le sénateur Perrault: Des représentants du ministère nous ont dit que chaque fois que quelqu'un s'embarquait à Edmonton pour Winnipeg ou à Vancouver pour Edmonton, le contribuable payait environ 30 $ du coût du billet.

Le ministre peut-il nous donner des chiffres à jour qui justifieraient la reprise du service entre Winnipeg et Edmonton sur le plan économique? Le service serait-il maintenant rentable? Je tiens à ajouter que ma question n'a rien d'agressif.

L'honorable M. Axworthy: Sénateur Perrault, parlez-vous du service entre Winnipeg et Edmonton ou entre Edmonton et Vancouver?

Le sénateur Perrault: Entre Winnipeg et Edmonton. C'est bien celui qu'on a repris?

L'honorable M. Axworthy: C'est exact.

Le sénateur Perrault: J'espère tout simplement que le groupe de travail jugera économique la reprise du service Vancouver-Jasper-Edmonton. Je me demande combien cela coûtera au contribuable?

L'honorable M. Axworthy: Si vous me le permettez, monsieur le président, je répondrai à cette question. Il ne fait aucun doute que le service coûte de l'argent. Je ne pense pas qu'il existe un seul service de transport ferroviaire des voyageurs au monde qui ne coûte rien aux contribuables. Il s'agit

[*Text*]

that there is some kind of major cost recovery to be obtained is simply to dream. The question is: What are the benefits? That is what we often do not talk about.

I think that we have estimated substantial benefits that can be gained in economic terms, but the benefit of transportation cannot be measured by some chartered accountant's indicators. They have to be measured in terms of the ripple effect that they have throughout the entire economy in terms of providing access, providing movement of people and providing goods. How can one measure the providing of an opportunity to people to go to another place, to secure a new business, for example, or to see something else? Those things cannot be calculated by some auditor's measuring stick.

The problem in the past is this tendency to measure that sort of thing in the wrong way. Let me provide a clear example. On Monday I met with the task force group from the municipalities, which requested that we set up a joint working group. We estimated that the cost of restoration of that line would be somewhere in the neighbourhood of between $10 million and $12 million per year. But how can that be measured against the potential benefit, as they see it, of perhaps attracting an additional thousand tourists from abroad who will spend $1,000 a week in Canada? If that were the case, it would be the best economic deal we had made in a long time in terms of attracting the tourist market. What we would be providing is the delivery system for that market. That is a good deal.

Senator Perrault: Mr. Chairman, those were some of the arguments put forward in 1981 and the predecessor to the minister said, "No, no, this is the subsidy per ticket paid by the taxpayer and this is impossible to justify." I welcome the attitude of the minister towards this matter. The abandonment of a large portion of our Japanese tourist trade by the cessation of service to Edmonton, for example, was a serious mistake, in my view.

Mr. Chairman, we have recently heard an enormous amount of promotion by the airline companies. Their advertising-marketing budgets are truly sizeable. I do not expect the minister to have this information tonight, but I wonder whether he can tell us the annual advertising budget for Air Canada, Canadian Pacific Airlines and VIA Rail. I think promotion is necessary in today's competitive market in order to get people aboard the trains. By way of illustration, I can say that we have a service on Vancouver Island, as the minister is aware. The CPR had been trying for years to abandon the service by allowing the bridges to fall down and by then saying that, because there were no bridges, the trains could not be run. CPR was ordered to rebuild the bridges. We remember that incident. It was also found out, however, that CPR did not do much promotion to try to get people to ride aboard the trains.

I would be interested in knowing, on a comparative basis, whether VIA Rail is singing its advantages sufficiently to the people of this country.

Hon. Mr. Axworthy: Senator Perrault, as you are aware, I have a few interesting ideas for the airline industry as well. I

[*Traduction*]

d'une facilité ou d'un service fourni. Prétendre qu'aucun recouvrement majeur des coûts ne s'impose, c'est rêver. La question à se poser est la suivante: quels sont les avantages? C'est une chose dont on omet souvent de parler.

Je pense que des avantages substantiels peuvent être obtenus en termes économiques, mais l'avantage des transports ne peut se mesurer par des indicateurs de comptables agréés. Il faut tenir compte des retombées économiques sur tout le système de l'accès, des déplacements et du transport des marchandises. Comment mesurer en termes économiques l'occasion pour une personne de se rendre ailleurs pour y faire des affaires, par exemple, ou voir quelque chose de nouveau? L'économétrie ne sert à rien dans ces cas-là.

Le problème par le passé a toujours été la tendance à se servir des mauvais indicateurs de mesure. Laissez-moi vous donner un exemple. Lundi, j'ai rencontré le groupe de travail des municipalités qui avait demandé de mettre sur pied un groupe d'étude mixte. Nous estimons que le coût de reprise de cette liaison serait de l'ordre de 10 à 12 millions de dollars par an. Mais comment comparer ses coûts à la possibilité, selon les intéressés, d'attirer peut-être mille touristes de plus qui dépenseront 1 000 $ par semaine au Canada? Si tel était le cas, ce serait le marché le plus intéressant conclu depuis longtemps en ce qui concerne la promotion du tourisme. Ce que nous offririons, c'est l'accès à ce marché. C'est une bonne affaire.

Le sénateur Perrault: Monsieur le président, c'était une partie des arguments présentés en 1981 et le prédécesseur du ministre a dit: «Non, non, c'est la subvention par billet payée par le contribuable et c'est impossible à justifier.» Je suis heureux de l'attitude du ministre actuel face à cette question. La renonciation à une bonne partie du tourisme japonais à la suite de l'abandon de la desserte d'Edmonton, par exemple, a été à mon avis une erreur grave.

Monsieur le président, les compagnies aériennes ont fait récemment beaucoup de publicité. Leurs budgets en la matière sont vraiment substantiels. Je ne sais pas si le ministre pourra ce soir répondre à ma question, mais je me demandais s'il pourrait nous dire quel est le budget annuel pour la publicité d'Air Canada, de la compagnie aérienne Canadien Pacifique et de VIA Rail. Je pense que la concurrence nous oblige aujourd'hui à faire de la publicité autour des trains pour que les gens les choissent comme mode de transport. Par exemple, je peux dire qu'il existe un service sur l'Île Vancouver, comme le ministre le sait. La compagnie Canadien Pacifique a essayé pendant des années d'interrompre le service en laissant les ponts s'écrouler et en disant que les trains ne pouvaient circuler parce qu'il n'y avait pas de ponts. On lui a alors ordonné de rebâtir les ponts. Nous nous souvenons de cet incident. On s'est également rendu compte que la compagnie n'incitait pas vraiment les gens à prendre le train.

J'aimerais savoir, par comparaison, si VIA Rail vante suffisamment ses services aux Canadiens.

L'honorable M. Axworthy: Sénateur Perrault, comme vous le savez, j'ai aussi quelques idées intéressantes sur le transport

[*Text*]

would be glad to come back before the committee some time to talk about them. We could have an interesting discussion.

Senator Perrault: We should get into that discussion.

Hon. Mr. Axworthy: Yes, we should. This may be a little off the top of my head, but if we were to compare the crown corporations which operate in their respective modes, air and rail, there is an approximate ratio of eight to one with respect to advertising. To be fair, one must estimate that there is also a substantially higher passenger mileage route for Air Canada, but I think that the ratio is about eight to one. That also partially includes the cost of doing business. Again, I think that we should be a little more positive about passenger rail service in this country. We tend to be down on it a little bit. There have been a lot of critics—self-proclaimed, usually—who have talked about the demise of the passenger rail system. I do not know that that has been particularly healthy because we have found, from countless letters written by individuals and from various scientific surveys, that Canadians do want a good passenger rail service. There is a market for it. It may not be the biggest market and Canadians are obviously going to choose other modes of transportation, but there is a market for passenger rail in this country. I think it is one that will be responsive to better service and equipment, and I think that we can expand that market. That is one reason for our entering into this new youth rail pass system that we have talked about in an attempt to introduce to this system a lot of young people who have not had the experience of the convenience and interest of passenger rail. We hope that that will make them longer-term customers.

Senator Le Moyne: Would the minister tell us if the fate of VIA Rail is now completely free of the nefarious influence of Jim Davy's studies and reports of some years ago? He worked towards the fragmentation of all railroad services in Canada.

Hon. Mr. Axworthy: I think we could say that perhaps that argument has been put to rest. As I indicated in my opening remarks, we have established quite a clear commitment, on behalf of the government, towards a five-year capital program. As they say, nothing talks louder than money on the table, and we are prepared to do that in the modernization program.

We have gone through a lot of phases, fashions, transportation theories, philosophies and ways of thinking. There was a time when it was fashionable to be a tough-nosed economic gunslinger on the subject of transportation. I think that we paid a certain price that we shouldn't have paid for that.

Senator Le Moyne: You are not talking along the lines of the concept of fragmentation of service from city to city?

Hon. Mr. Axworthy: No, sir. I should also indicate that we in the Department of Transport are presently engaged in a multi-modal study in an attempt to see the degree to which there should be a higher level of integration between the various modes of transportation. There are close linkages between these modes. In the past there was a tendency to treat them all

[*Traduction*]

aérien. Je serais heureux de revenir témoigner devant le Comité pour en parler. Nous pourrions avoir une discussion très intéressante.

Le sénateur Perrault: Il faut que nous en discutions.

L'honorable M. Axworthy: Oui. Je vais vous donner des chiffres approximatifs, mais si nous comparons les sociétés de la Couronne qui travaillent dans le domaine du transport aérien et du rail nous en arrivons à un ratio de huit pour un en ce qui concerne la publicité. En toute justice, il faut tenir compte du nombre substantiellement plus élevé de kilomètres que parcourt Air Canada, mais je pense que le ratio est à peu près de huit pour un. Ces chiffres englobent partiellement les frais commerciaux. Quoi qu'il en soit, je pense que nous devrions être un petit peu plus positifs au sujet du transport ferroviaire des voyageurs dans notre pays. Nous avons peut-être un peu tendance à le sous-estimer. De nombreux critiques—habituellement improvisés—ont parlé de la mort du transport ferroviaire des voyageurs. Je ne pense pas que cela ait vraiment aidé les choses parce que les innombrables lettres que nous avons reçues de particuliers et les diverses enquêtes scientifiques nous ont prouvé que les Canadiens veulent un bon service ferroviaire. Le marché est là. Il n'est peut être pas bien grand et les Canadiens peuvent également opter pour d'autres modes de transport, mais il reste qu'il existe. Un service et du matériel améliorés pourraient changer la situation et nous pourrions étendre ce marché. C'est une des raisons pour laquelle nous avons décidé d'offrir aux jeunes des billets à prix modéré dont nous avons parlé de façon à les intéresser au transport par rail. Nous espérons en faire des clients à long terme.

Le sénateur Le Moyne: Le ministre pourrait-il nous dire si VIA Rail s'est assez dégagée de l'influence néfaste des études et des rapports présentés par James Davy il y a quelques années? Il a toujours été en faveur de la fragmentation de tous nos services ferroviaires.

L'honorable M. Axworthy: Je crois pouvoir dire que cet argument est abandonné. Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire, nous nous sommes clairement engagés, au nom du gouvernement, à entreprendre un programme quinquennal d'investissement. Autrement dit, l'argent est plus fort que tout, et nous sommes prêts à investir dans le programme de modernisation.

Les modes, les théories en matière de transport, les philosophies et les façons de penser se sont succédé. Il fut un temps où il était de bon ton de se montrer intransigeant lorsqu'il était question du financement des transports. Je pense que nous avons payé un prix un peu trop élevé.

Le sénateur Le Moyne: Voulez-vous parler de la fragmentation du service interurbain?

L'honorable M. Axworthy: Non. Il serait peut-être bon que je vous dise que le ministère des Transports effectue actuellement une étude multimodale pour voir s'il n'y aurait pas lieu de mieux intégrer les divers modes de transport. Il y a entre eux des liens étroits. On a eu tendance par le passé à les considérer comme des entités distinctes. Je pense que était surtout

[*Text*]

separately. I suppose that the reason for that was historical more than anything else, but there is now an attempt to provide a much higher degree of meshing of the different modes.

Senator Riley: Mr. Chairman, this committee provided a report to the Senate in respect of the passenger rail service that is being provided by VIA Rail. I know that the minister is familiar with that report.

Hon. Mr. Axworthy: Yes.

Senator Riley: Has very much attention been paid to that report in the recommendations made by your department?

Hon. Mr. Axworthy: Senator Riley, I have a small table here. If we were to go through it, I think we would find that a number of decisions taken over the past four or five months reflect the recommendations coming from your committee's report. It certainly was taken into account in the review that we did as to how we could improve the service.

Senator Riley: One of our concerns arose as a result of the evidence we received during the hearings in the first session of this Parliament, namely, the matter of a VIA Rail act. We have had promises, promises and more promises regarding the passage of a VIA Rail act. Where is that act? Is there any intention on the part of the government to present to Parliament a VIA Rail act which will contain legislation providing, for example, access to adequate costing data from the railways?

Hon. Mr. Axworthy: As I indicated earlier, I thought that the first priority was to deal with the very practical problems faced by VIA Rail, which was to get a capital budget in place so that they could undertake a number of new investments. In my jugdment, that was far more in demand by Canadians, to get better equipment, better servicing, and so on, under way. But that does not diminish the necessity to consolidate the legal framework for VIA Rail, and, as I said in my earlier answer, we are engaged in doing that now, looking at what the different organizational structures might be, what the relationship should be in terms of the government itself and the railroads; but I do not have a clear choice. I have not get gone to cabinet with any recommendations, but I am engaged in public consultations on that, as well as having a task force established between the railroads and VIA and my department in order to arrive at some conclusions.

Senator Riley: That is with respect to a VIA Rail act?

Hon. Mr. Axworthy: I did not say an act. I said a legislative framework. There are a number of options that might be examined that would serve the same thing. The major purpose of an act is to give clear statutory legitimacy and authority to VIA Rail. That is what we are looking at and might achieve.

Senator Riley: Is it not true that VIA Rail is now more or less floating around in space?

Hon. Mr. Axworthy: It is firmly anchored to a bunch of steel rail.

[*Traduction*]

pour des raisons historiques, mais on cherche actuellement une plus grande intégration de ces différents modes.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, le Comité a présenté un rapport au Sénat sur le service voyageur ferroviaire assuré par VIA Rail. Je sais que le ministre l'a lu.

L'honorable M. Axworthy: Oui.

Le sénateur Riley: Votre ministère en a-t-il beaucoup tenu compte lorsqu'il a fait ses recommandations?

L'honorable M. Axworthy: Sénateur Riley, j'ai avec moi un petit tableau. Si nous le consultions, nous nous rendrions compte qu'un certain nombre de décisions prises au cours des quatre ou cinq derniers mois reflètent les recommandations faites par votre Comité dans son rapport. Nous en avons certes tenu compte lorsque nous avons essayé de savoir comment le service pourrait être amélioré.

Le sénateur Riley: L'une de nos préoccupations tient à des témoignages que nous avons entendus au cours de la première session de la législature actuelle, à savoir la question d'une loi sur VIA Rail. On nous avait promis et repromis qu'une loi sera adoptée. Où est-elle? Le gouvernement a-t-il l'intention de proposer au Parlement une loi sur VIA Rail qui prévoirait, par exemple, l'accès à des données à jour sur les frais d'exploitation des compagnies de chemins de fer?

L'honorable M. Axworthy: Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, je croyais qu'il fallait avant tout s'occuper du grand problème pratique auquel était confrontée VIA Rail, soit l'établissement d'un budget d'immobilisation de sorte que la société puisse faire un certain nombre de nouveaux investissements. A mon avis, c'était là la priorité des Canadiens: avoir du bon matériel et bénéficier d'un service amélioré et bien d'autres choses du genre. Il n'en demeure pas moins qu'il faut consolider la structure juridique de VIA Rail et, comme je l'ai précisé dans ma réponse tout à l'heure, c'est ce que nous faisons actuellement: nous étudions les diverses structures organisationnelles que nous pourrions choisir ainsi que le rapport qui devrait exister entre le gouvernement et les sociétés ferroviaires. Je n'ai cependant pas encore pris de décision officielle ni présenté de recommandations au Cabinet. Je consulte actuellement tous les intéressés et j'ai demandé qu'on mette sur pied un groupe de travail formé de représentants des sociétés ferroviaires, de VIA Rail, et de mon ministère; ce groupe sera chargé de formuler des recommandations sur la question.

Le sénateur Riley: Vous songez donc à rédiger une loi sur VIA Rail?

L'honorable M. Axworthy: Je n'ai pas parlé de loi mais de cadre législatif. Certaines options qui s'offrent à nous auraient le même effet qu'une loi. Le principal objet d'une loi serait de conférer une autorité et une légitimité statutaires à VIA Rail. C'est ce que nous étudions et ce que nous pourrions accomplir.

Le sénateur Riley: N'est-il pas vrai que VIA Rail n'est rattachée à rien?

L'honorable M. Axworthy: Elle est certes rattachée à des rails.

[*Text*]

Senator Riley: That is what you say, but I take issue with you on that. However, I will not do it right now. You pointed out that you wanted to get Canadian youth interested in passenger rail service. One question is always uppermost in my mind. That is the elimination of the rail passenger service between western New Brunswick and Montreal. I refer to the *Atlantic Limited*. Despite anything that anyone can tell me to the contrary in committee, I know from speaking with employees of VIA Rail that the *Atlantic Limited* serviced a large passenger population for months prior to its elimination by order in council of one of your predecessors. The situation is worsening. You mentioned the youth. Within the past hour I spoke to four young people who came to Ottawa in their school break. They left Saint John and had to go to Moncton on the day liner. It took them 20 hours to get from Saint John to Ottawa, changing at Moncton, with a layover at Montreal—without allowing for the time change, of course—and ending up in Ottawa 20 hours later. Do you think that is any encouragement for youth to travel during their school break, and will that encourage young people to continue travelling by rail when they are complaining vociferously about the type of service provided by VIA Rail?

Hon. Mr. Axworthy: I believe I indicated earlier, senator, that we recognize the need for changes, restructuring and improvements in both routes and services. We have been engaged in some pretty active discussions in the Atlantic region. I returned from that area on Friday. I spent some time in Moncton and had discussions with a number of chambers of commerce and other groups concerning rail passenger services. There probably is some room for the restructuring of passenger rail service in the Atlantic region, not just in relation to the Saint John to Montreal route—the old *Atlantic Limited*—but also in a number of areas. I am not averse to doing that. I am fairly openminded about doing that, if we can provide a good service that people will use. I have to underline the fact that this is not a matter that is purely and solely the responsibility of the federal government. The one thing I am insisting on in these consultations is that we have a demonstration of the willingness, interest, commitment and resources of local organizations, municipalities and provincial governments. They simply cannot pass the buck to us. They have to show that they also are willing to participate.

I have been interested in some of the contractual arrangements, for example, that Amtrak has in the United States with state and local governments for providing specific services, where they share some of the responsibility and cost. The French do the same kind of thing in some European areas where they provide specialized services. So if we can make this an area where closer partnership can be guaranteed or attained, then I believe we have a chance of doing some of that major restructuring to provide a better service. That is why I was impressed by the group that came from western Canada this week and are prepared to put in time, effort and resources to make this thing work. If we can develop the same kind of

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: C'est ce que vous dites, mais j'en doute. Je n'aborderai toutefois, pas cette question maintenant. Vous avez dit que vous aimeriez encourager les jeunes Canadiens à voyager par train. Une question me préoccupe plus que toute autre; il s'agit de l'élimination du service voyageurs entre l'ouest du Nouveau-Brunswick et Montréal. Je parle du service *Atlantic Limited*. Même si l'on me disait le contraire maintenant, je sais pertinemment, après avoir parlé à des employés de VIA Rail, que le service *Atlantic Limited* desservait un nombre important de voyageurs pendant de nombreux mois avant qu'un de vos prédécesseurs décide, par décret du conseil, de le supprimer. La situation va de mal en pis. Vous parliez des jeunes. Au cours de la dernière heure, j'ai parlé à quatre jeunes qui ont visité Ottawa pendant leur congé scolaire. Ils ont quitté Saint John et ont dû prendre le train omnibus jusqu'à Moncton; ils ont dû changer de train à Moncton et il y a eu une halte à Montréal. Ils ont mis 20 heures en tout pour faire le trajet Saint John-Ottawa. Ils sont donc arrivés à Ottawa 20 heures après leur départ de St. John; et je ne tiens pas compte du décalage horaire! Croyez-vous qu'une telle situation encourage les jeunes à voyager pendant leur congé scolaire, et plus particulièrement par train? Ils n'hésitent pas à se plaindre vivement du service offert par VIA Rail.

L'honorable M. Axworthy: Sénateur, j'ai dit tout à l'heure que nous reconnaissions que des modifications, une restructuration et des améliorations des services et des parcours s'imposaient. Je suis rentré d'un séjour dans les Maritimes vendredi; je suis heureux de vous dire que nous discutons avec les gens de la région des modifications à apporter au service. Je suis allé à Moncton et j'y ai rencontré des représentants des chambres de commerce et d'autres groupes intéressés pour m'entretenir avec eux des services offerts aux passagers par VIA Rail. Il est probablement possible de restructurer le service offert aux passagers dans la région de l'Atlantique, et je ne parle pas simplement du parcours Saint John-Montréal effectué par l'ancien *Atlantic Limited*, mais d'un certain nombre d'autres parcours. Je ne m'y oppose pas. J'ai l'esprit large et je suis prêt à apporter des modifications si les gens doivent se servir des nouveaux services que nous désirons leur offrir. Je dois toutefois insister sur le fait que cette question n'est pas du ressort exclusif du gouvernement fédéral. Lors de ces consultations, j'aime rappeler aux intéressés que les organismes locaux, les municipalités et les gouvernements provinciaux doivent manifester un certain intérêt pour la question et un certain désir de collaborer avec nous.

Je me suis intéressé à certaines des ententes contractuelles qu'a signées Amtrack, aux États-Unis, avec les gouvernements régionaux et les gouvernements des États, aux termes desquelles la société s'engage à offrir des services précis. Ces ententes prévoient également le partage des responsabilités et des coûts afférents. Les Français font la même chose dans certaines régions d'Europe où ils offrent des services spécialisés. Ainsi, si nous pouvons garantir la participation de tous les intéressés, nous pourrons à mon avis assurer cette restructuration importante et arriver à offrir un meilleur service. C'est pourquoi j'ai été impressioné par le groupe de l'ouest du Canada qui est venu nous visiter cette semaine; ces gens sont disposés à consacrer temps, efforts et ressources pour assurer le succès de cette

[*Text*]

involvement in the Atlantic, we would be able to work with them in equal fashion.

Senator Riley: I accept what you say up to a point; but in your opening statement you mentioned the Atlantic provinces as a general region, but you did not mention western New Brunswick or Saint John. When you talked about meeting with chambers of commerce, and so on, you did not say whether or not you had visited Saint John, which is the industrial capital of the maritime provinces and which, as I have already pointed out, had a large train using population before service was eliminated by one of your predecessors.

Hon. Mr. Axworthy: Senator, I agree that I personally did not visit Saint John on my last trip, but I had to go to Miramichi, Somerset and other places.

Senator Riley: That is the *Ocean Limited* route.

Hon. Mr. Axworthy: Bit I did have two members of my staff meet directly with representatives of that city and discuss with them the restoration of the Atlantic route. That was just a matter of a few short weeks ago.

Senator Riley: Did you get a report from them?

Hon. Mr. Axworthy: Yes, and we are now looking at it. We are now assessing the findings of that report.

Senator Riley: Do you realize that the whole of the western section of New Brunswick is being subjected to this non-baggage handling system between Saint John and Moncton, which is seriously to the detriment of senior citizens who want to travel by train, and to young people who would like to travel by train but are disgusted at the type of service they are getting? I have other questions, but I do not wish to embarrass you. I will pose them to the VIA Rail executives when they are before us. Under what authority is VIA Rail Corporation now acting?

Hon. Mr. Axworthy: It has been set up as a separate corporation. It has not had its own act or its own legislative base. It has had to go through a very difficult transition period.

Senator Riley: For how many years?

Hon. Mr. Axworthy: It has been a five-year period. A number of major management decisions has to be made during that period and we are now engaged in building upon the pioneer work that was done. It has not been easy. When you have an opportunity for a dialogue with Mr. Franche and his executives, I believe you will see that they are putting in place what I believe in some respects is the prerequisite for legislation, which is a good management system, a good capital framwork, a program for modernization. Those are the things that I believe Canadians are far more interested in at this point in time. But as parliamentarians, obviously, we have to be very careful about the statutory responsibilities and accountability. That is why I am working to see what kind a plan I can bring to cabinet. I hope to be able to do so some time this year.

[*Traduction*]

entreprise. Si nous pouvons arriver au même type de participation dans la région de l'Atlantique, nous pourrons alors travailler avec les gens de cette région de façon tout aussi fructueuse.

Le sénateur Riley: J'accepte certaines de vos affirmations; cependant, dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé des provinces de l'Atlantique, comme région, mais pas de la région ouest du Nouveau-Brunswick ni de Saint John. Lorsque vous avez dit que vous aviez rencontré des représentants des chambres de commerce et d'autres groupes intéressés, vous n'avez pas précisé si vous aviez visité Saint John, qui est le centre industriel des provinces maritimes et qui, comme je l'ai déjà signalé, comptait plusieurs utilisateurs du service qui a été éliminé par un de vos prédécesseurs.

L'honorable M. Axworthy: Sénateur, je dois avouer ne pas avoir visité Saint John lors de mon dernier voyage, mais j'ai dû me rendre à Miramichi, à Somerset et à d'autres endroits.

Le sénateur Riley: Ces villes font partie du parcours de l'*Ocean Limited*.

L'honorable M. Axworthy: Il y a à peine quelques semaines, deux membres de mon personnel ont rencontré des représentants de la ville de Saint John et ont discuté avec eux du rétablissement du parcours de l'*Atlantic*.

Le sénateur Riley: Vous ont-ils présenté un rapport?

L'honorable M. Axworthy: Oui, et nous en étudions actuellement les conclusions.

Le sénateur Riley: Saviez-vous que toute la région ouest du Nouveau-Brunswick est victime du service ferroviaire offert entre Saint John et Moncton? La non-manutention des bagages pose de sérieux problèmes aux personnes âgées qui veulent voyager par train et aux jeunes qui aimeraient se servir de ce mode de transport mais qui sont découragés par le type de service qu'ils reçoivent. J'ai d'autres questions, mais je ne veux pas vous gêner. Je les poserai aux cadres de VIA Rail lorsqu'ils comparaîtront devant notre Comité. En vertu de quels pouvoirs VIA Rail opère-t-elle actuellement?

L'honorable M. Axworthy: Il s'agit d'une société indépendante. Elle n'a ni loi ni fondement législatif propres. Elle a dû traverser une période de transition très pénible.

Le sénateur Riley: Qui a duré combien de temps?

L'honorable M. Axworthy: Cinq ans. Un certain nombre de décisions importantes au niveau de la gestion ont été prises pendant cette période; nous cherchons maintenant à élaborer un peu plus. Les choses n'ont pas été faciles. Lorsque vous aurez l'occasion de vous entretenir avec M. Franche et à ses représentants, je suis persuadé que vous comprendrez qu'ils sont en train d'instituer ce qui me semble être en un sens, la structure requise pour l'adoption d'une loi qui régirait la société, c'est-à-dire un bon système de gestion, un bon cadre d'investissement et un programme de modernisation. A mon avis, ce sont ces choses qui intéressent les Canadiens pour l'instant. Cependant, à titre de parlementaires, nous ne devons évidemment pas oublier les responsabilités statutaires et l'obligation de rendre compte. C'est pourquoi je cherche à établir un projet que nous pourrions présenter au Cabinet; j'espère pouvoir y arriver cette année.

[*Text*]

Senator Riley: We have read in the newspapers and heard from some railway officials that they are looking forward with great glee to the inauguration of an LRC train that will take you from Montreal to Ottawa return in 55 minutes. It takes us 20 hours to go from Ottawa to Saint John and it is only 500 miles farther, if that. I want to put on record that as far as we in Western New Brunswick are concerned we are being left completely out in the cold by VIA Rail.

I do not blame VIA Rail so much as I blame all those who are responsible through government policy and departmental policy. We are going to end up with and what Canadians have been promised is the LRC Corridor Route which will be one of the most modern and fastest routes in the world. What we now have is a fast train full of bugs that cannot be operated at its potential speeds running between Montreal and Toronto. Why should we in Western New Brunswick or people from all over the Maritimes—and you heard Senator Macdonald talking about the feelings in his part of the country—not feel that VIA Rail or the railways in general are doing everything they can to eliminate passenger rail service by cutting back and discouraging passengers to the point that they will not travel on trains?

Hon. Mr. Axworthy: Mr. Chairman, at risk of repeating myself, let me say to Senator Riley a couple of very important things. I believe that the action we have taken over the past six months demonstrates that there is no inclination whatsoever to end passenger rail service but, in fact, to improve upon it. I have described to this committee a number of steps that have been taken to demonstrate that the government is committed to capital improvement and modernization of the passenger rail system, and it is spending a lot of money to carry out its commitments. We are equally interested in ensuring that the system is national in scope and not limited to one region or another. The fact that we restored the Moncton-Edmundston line and are putting new equipment on it is a clear example, as is the fact that we have restored some systems in Western Canada. I am not interested in laying blame but in finding solutions and developing new programs.

It will take time to improve the passenger rail system. I cannot tell you that we will correct every one of the problems but I can tell you that we have put in place a respectable foundation for improvements and we will build upon it. If we can continue to draw upon the suport of members of Parliament and senators, we will have a good chance of following through, but not if we are negative. We have to be more constructive. We are taking steps and I welcome this opportunity to hear specific problems but we are on the way to re-vitalizing and invigorating passenger rail service in this country.

Senator Riley: I am not trying to be adversarial as far as you personally are concerned, Mr. Minister, because you have inherited what we are living with today. I have a great deal of sympathy for you. I have a lot of sympathy for the people who had their service eliminated between Moncton and Edmund-

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Certains représentants des sociétés ferroviaires nous ont dit qu'ils attendaient avec allégresse le lancement d'un train LRC qui fera le trajet aller retour Montréal Ottawa, en 55 minutes; nous avons d'ailleurs vus des articles dans les journaux à ce sujet. Il nous faut 20 heures pour aller d'Ottawa à Saint-John qui n'est qu'environ 500 milles plus loin. J'aimerais dire publiquement que nous, résidents de l'ouest du Nouveau-Brunswick, sommes d'avis que VIA Rail nous laisse complètement à l'écart.

Je ne blâme pas VIA Rail mais plutôt ceux qui sont responsables de la situation, par l'entremise de la formulation de la politique gouvernementale et ministérielle. Nous allons nous retrouver on nous l'a promis, avec un système LRC qui sera un des plus modernes et des plus rapides au monde. Nous avons présentement entre Montréal et Toronto un train rapide qui éprouve toutes sortes de problèmes et qui ne peut atteindre les vitesses prévues. Pourquoi les résidents de l'ouest du Nouveau-Brunswick et des Maritimes en général, rappelez-vous ce que le sénateur Macdonald a dit sur le climat qui règne dans son coin du pays, ne penseraient-ils pas que VIA Rail ou les sociétés ferroviaires en général font tout ce qu'elles peuvent pour éliminer le service ferroviaire de transport de voyageurs en réduisant le niveau de service offert et en décourageant les voyageurs au point où ils renonceront à se déplacer par train.

L'honorable M. Axworthy: Monsieur le président, au risque de me répéter, j'aimerais dire au sénateur Riley une ou deux choses très importantes. Je crois que les mesures que nous avons prises en cours des six derniers mois prouvent que nous ne cherchons pas à supprimer le service voyageurs, mais plutôt à l'améliorer. J'ai décrit à votre Comité un certain nombre de mesures qui ont été prises et qui prouvent que le gouvernement s'est engagé à moderniser et à améliorer, de façon considérable, le service offert aux voyageurs et qu'il investit des sommes importantes à cette fin. Nous désirons également assurer un service national qui ne serait pas limité à une région ou à une autre. Le simple fait que nous avons rétabli le service entre Moncton et Edmonton et que nous y affectons du nouveau matériel et, de plus, nous avons rétabli certains systèmes dans l'ouest du Canada le prouve bien. Je ne cherche à accuser personne je veux simplement trouver des solutions aux problèmes et mettre sur pied de nouveaux programmes.

Il faudra du temps pour améliorer le service voyageurs. Je ne peux vous promettre que nous corrigerons tous les problèmes, mais je peux vous assurer que nous avons posé des bases acceptables pour l'amélioration su système; c'est notre point de départ. Si nous pouvons continuer à obtenir l'appui des députés et des sénateurs, nour aurons de bonnes chances d'atteindre le but visé mais nous n'arriverons à rien si nous sommes pessimistes. Nous devons être plus positifs. Nous prenons des mesures et je suis heureux de pouvoir être mis au courant de problèmes précis; nous sommes en train de revitaliser le service voyageurs au Canada.

Le sénateur Riley: Je ne m'attaque pas à vous personnellement, monsieur le Ministre, puisque vous avez hérité du système que nous avons aujourd'hui. Je comprends votre situation. Je défends la cause de ceux qui ont vu leur service ferroviaire entre Moncton et Edmunston disparaître. D'après

[*Text*]

ston but I ask you frankly which, in your opinion—and you may not be in a position to answer—is more important to the general public of the Maritimes or the Atlantic Provinces, the re-institution of the service between Moncton and Edmundston or the service between Moncton and Montreal via Saint John, if you want to talk about what is in the best interests of the public.

Hon. Mr. Axworthy: The best interest of the public can be measured in a number of ways. One way it should not be done is by pitting one region or portion of a province against another. That is what you were asking me to do and I do not play politics that way. The redevelopment of the Moncton-Edmundston line is important because it reaches into a remote area of your province where the availability of public transportation was very limited and therefore train service to that area was vital. Certainly there are a lot of people who would like to see the restoration of the *Atlantic Limited*. I told you that we are engaged in active discussions with groups down there to look at how we might try to restructure that line but I cannot give you much nore than that.

Senator Riley: I hope you are not asking that a task force be set up to determine whether or not the *Atlantic Limited* should be reinstated.

Hon. Mr. Axworthy: I cannot wave a wand and make things happen. I have to look at some pretty hard criteria, such as the costs involved. As I said earlier, one of the things I look for in whether or not we should restore a line is the degree of active willingness on the part of the other levels of government and the interested groups to commit themselves to make sure that the line will be well serviced, economic and serve an important social function to the area involved. We are engaged in those discussions presently in the province of New Brunswick and other parts of the country. Some of the signals coming out of the discussions are very positive and constructive. I use the example of what happened when the mayors of Edmonton, Vancouver, Kamloops and Jasper came to see me and put some very hard commitments before me. That is the kind of response that is welcomed and gives us inspiration to work harder to restore some of these lines.

Senator Riley: You merely have to review the representations made at the time the *Atlantic Limited* was eliminated. If you look at the correct figures you will find that the *Atlantic Limited* carried more passengers than the *Ocean Limited* running from Halifax to Montreal.

Hon. Mr. Axworthy: I think we are going around in circles and talking about two different things. I am not arguing about the fact that there wasn't a ridership for that line. What I am saying is that in terms of restoration we are looking for commitments. That is why we are engaged in consultations, in order to determine whether the regional authorities and others are prepared to make those kinds of commitments and get involved. We cannot do it solo. If you wish to use your good offices to engender that kind of support then I would be more than appreciative.

[*Traduction*]

vous, et répondez franchement si vous êtes en mesure de le faire, qu'est-ce qui importe le plus pour le grand public des Maritimes et des provinces de l'Atlantiques: le rétablissement du service entre Moncton et Edmunston ou le service entre Moncton et Montréal, en passant par Saint John? Je parle de ce aui est dans le meilleur intérêt du public.

L'honorable M. Axworthy: On peut évaluer les meilleurs intérête du public de bien des façons. On ne devrait certainement pas le faire en opposant une région ou une province à une autre. C'est ce que vous ne demandez de faire, mais ce n'est pas ainsi que j'entends procéder. Le rétablissement du service Moncton-Edmunston est important parce qu'il assure un accès à une région éloignée de votre province où le transport offert au public était très limité; ainsi, le service ferroviaire dans cette région était d'une importance capitale. Il y a bien des gens qui aimeraient qu'on rétablisse le service *Atlantic Limited*. Je vous ai précisé que nous essayions actuellement de déterminer, avec des groupes de la région, une façon de restructurer ce service; c'est tout ce que je peux dire à ce sujet.

Le sénateur Riley: J'espère que vous ne proposez pas de mettre sur pied un groupe de travail que serait chargé de décider si le service *Atlantic Limited* devrait être rétabli.

L'honorable M. Axworthy: Je n'ai pas de baguette magique. Je dois tenir compte de critères rigides, comme les coûts en cause. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, un des éléments dont je tiens compte lorsque je dois décider de l'opportunité de rétablir un service, c'est la mesure dans laquelle les autres paliers de gouvernement et les groupes intéressés sont disposés à collaborer et à s'assurer que le service sera bien utilisé et économique et qu'il jouera un rôle social important au sein de la région visée. Nous discutons actuellement de la question avec le Nouveau-Brunswick et d'autres régions du pays. Certains des résultats de ces discussions sont positifs et encourageants. J'emploie comme exemple l'experience des maires d'Edmonton, de Vancouver, de Kamloops, et de Jasper qui sont venus me voir pour parler sérieusement de certains problèmes que posait le service ferroviaire dans cette région. Nous accueillons chaleureusement puisqu'il nus encourage à travailler plus fort pour résoudre les problèmes.

Le sénateur Riley: Vous n'avez qu'à étudier les représentations qui ont été faites lorsque le service *Atlantic Limited* a été éliminé. Si vous étudiez les bons chiffres, vous découvrirez que ce service permettait de véhiculer plus de passagers que le *Ocean Limited* qui assure le service Halifax Montréal.

L'honorable M. Axworthy: Je crois que cette discussion n'aboutit à rien parce que nous parlons de deux choses différentes. Je ne dis pas qu'il n'y avait pas de passagers pour ce service. Je dis simplement qu'avant de rétablir un service, nous cherchons à obtenir un certain engagement. C'est pourquoi nous participons à des consultations, afin de déterminer si les autorités régionales et les autres intéressés sont disposés à participer en quelque sorte au rétablissement du service. Nous avons besoin d'aide et je vous serais fort reconnaissant pour tout appui que vous pourriez, à ce chapitre, obtenir pour nous.

[*Text*]

Senator Riley: What do you mean? Do you mean that you would expect a subsidy from the province, the cities of Saint John, Fredericton, and the other towns and villages that are stops along the way? You know very well that the Province of New Brunswick is presently hardly in a position to subsidize an inter-provincial railway.

Hon. Mr. Axworthy: I was not talking about subsidies.

Senator Riley: What are you talking about?

Hon. Mr. Axworthy: I am talking about co-operation, partnership, discussion and so on. If you would like a further explanation, I would be very glad to have someone tell you what happened in the Edmonton-Jasper-Vancouver area, as a good example.

Senator Riley: I would like to have that very much. At the same time I want more than an ear. I want action. The people in my part of the Maritimes would like to see some action. It is very difficult to explain to people the millions of dollars being spent to operate and upgrade the LRC service between Ottawa and Montreal and between Montreal and Toronto while we are left with practically nothing. I think rail passenger service is a responsibility of the government. Primarily, it was the responsibility of the railways. Now with the federal government having taken over the rail passenger service, I think the government sould accept the responsibility of making sure that the passengers are adequately served.

Hon. Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would like to make one further remark that is, I do not think it is very productive to make statements that people in the Atlantic are not receiving anything when, in fact, I have already put on the record of this committee several initiatives which we have taken in the last three or four months. These initiatives demonstrate the development of new equipment which will be appropriate for the area, the restoration of service routes in that area and the willingness to sit down and talk about how we might restructure the rail passenger service. I do not call that nothing, senator. I call that a fairly major commitment, interest and involvement in doing something in that region of the country. If we continue with the mythology, or the argumentation, if you will, that nothing is happening, then it does not lead to a very constructive or helpful atmosphere. What we have to do is try to be far more positive about these issues as opposed to simply repeating all the old shibboleths which no longer hold true. We have put on the record of this committee the types of initiatives which have already been taken in a very short period of time which demonstrate that the modernization program for VIA Rail is one which has national implications. I think it would be worthwile for us to go back and read that. We are committing to build a brand new maintenance facility in Halifax in order to ensure the equipment in the Atlantic has the most up to date and modern facilities for its maintenance operations, which is a very major part of running a passenger rail service.

Senator Riley: Will that maintenance service be CNR, CPR, or what?

Hon. Mr. Axworthy: It is VIA Rail, sir.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Que voulez-vous dire? Vous attendez-vous à recevoir une subvention de la province, de Saint John, de Fredericton et des autres villes et villages où le train arrête? Vous savez fort bien que le Nouveau-Brunswick n'est vraiment pas en mesure de subventionner un service ferroviaire interprovincial.

L'honorable M. Axworthy: Je ne parle pas de subventions.

Le sénateur Riley: De quoi parlez-vous?

L'honorable M. Axworthy: Je parle de coopération, de participation et de discussion. Si vous voulez de plus amples explications, je serais très heureux de demander à quelqu'un de vous expliquer ce qui s'est passé dans la région d'Edmonton-Jasper-Vancouver; c'est un très bon exemple.

Le sénateur Riley: J'aimerais avoir cette explication. Mais je ne veux pas simplement qu'on m'écoute. Je veux qu'on agisse. Les résidents de ma région des Maritimes aimeraient que des mesures soient prises. Il est très difficile d'expliquer à ces gens que des millions de dollars sont consacrés à l'exploitation et à l'amélioration du service LRC entre Ottawa et Montréal et entre Montréal et Toronto alors qu'on ne fait rien pour eux. Je crois que le service voyageurs relève du gouvernement. Au début, il relevait des autorités ferroviaires. Maintenant, puisque le gouvernement fédéral a pris en charge le service voyageurs, je crois qu'il devrait également veiller à ce que les services offerts soient adéquats.

L'honorable M. Axworthy: Monsieur le président, je voudrais faire une dernière remarque. Je ne crois pas qu'il soit très productif de soutenir que les résidents de la région de l'Atlantique ne reçoivent rien alors que de fait, j'ai déjà présenté officiellement à votre Comité une liste des nombreuses initiatives que nous avons prises au cours des trois ou quatre derniers mois. Ces mesures comprennent la mise au point d'un nouveau matériel adapté aux besoins de la région, le rétablissement de parcours dans cette région et la possibilité de négocier la façon de restructurer le service voyageurs. Ce sont là des mesures concrètes, sénateur. Je dis que c'est un engagement, un intérêt, je dirais même que cela indique catégoriquement que nous faisons quelque chose dans cette région du pays. Si nous poursuivons avec cet argument selon lequel nous ne faisons rien, le climat ne sera pas très positif. Nous devons être beaucoup plus positif au lieu de nous contenter simplement de répéter toutes les vieilles doctrines arbitraires qui ne s'appliquent plus. Nous devons parler officiellement devant ce comité des initiatives qui ont été prises et qui démontrent que le programme de modernisation de VIA Rail a des répercussions nationales. Je crois qu'il faut revenir à cette question. Nous nous engageons à construire une nouvelle installation de maintenance des trains à Halifax afin d'assurer que les services de maintenance qui sont un aspect très important des services voyageurs, disposent des installations les plus modernes possibles pour l'entretien du matériel de la région de l'Atlantique.

Le sénateur Riley: Ce service de maintenace sera-t-il utilisé pour les trains du CN, du CP ou d'autres?

L'honorable M. Axworthy: Sénateur, nous parlons de VIA Rail.

[*Text*]

Senator Riley: VIA Rail from start to finish with no connection with the railways?

Hon. Mr. Axworthy: I think in this case what they will do is share the employees of the CNR to do the maintenance work, as they do with many of the other functions.

Senator Riley: Amtrak does not do that?

Hon. Mr. Axworthy: Amtrak does in some areas.

Senator Riley: You talk about a prototype which has been designed now. Was it designed by Bombardier?

Hon. Mr. Axworthy: Cancar.

Senator Riley: That prototype will take how long to build?

Hon. Mr. Axworthy: It is not just a matter of the building of it; it is a matter of testing it. One of the lessons that we have learned is to be a bit more cautious; that we do not simply put new equipment on the rails without having it tested first. I think we are talking about a three-year time frame.

Senator Riley: Three years, you say?

Hon. Mr. Axworthy: Yes, sir.

Senator Riley: The railway had a prototype which is the one that is rusting now.

Hon. Mr. Axworthy: The turbo?

Senator Riley: The turbo. That is just a complete loss of money, is it not, except for the lessons that may have been learned from it. There are also the locomotives at the Bombardier plant in Quebec. Do you have any possible sale for them?

Hon. Mr. Axworthy: Are you talking about the two Amtrak trains that were recovered?

Senator Riley: The locomotives.

Hon. Mr. Axworthy: I am not exactly sure what you are referring to, senator. Locomotives are being built by Bombardier for the LRCs. There are two Amtrak train sets which the Department of Regional Economic Expansion recovered and which we are converting for use on the system. I do not know what you are referring to in terms of locomotives.

You are saying that you want new equipment, however, you do not want us to develop a prototype to get to new equipment. You have to take one step at a time. If you are going to develop new equipment you have to go through the logical engineering, design and testing series in order to get there.

Senator Riley: Is it your intention to rebuild those train sets which were built for Amtrak, to put them into service with the LRC in VIA Rail?

Hon. Mr. Axworthy: There are two train sets which were recovered from Amtrak. We are negotiating how we might incorporate those into the VIA Rail system, yes.

Senator Riley: Are they electrically operated?

Hon. Mr. Axworthy: No.

Senator Riley: Why were they not accepted by Amtrak?

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Uniquement?

L'honorable M. Axworthy: Je crois que la société recevra l'aide des employés du CN pour les travaux de maintenance, comme on le fait pour beaucoup d'autres services.

Le sénateur Riley: Est-ce qu'Amtrak fait de même?

L'honorable M. Axworthy: Dans certains secteurs.

Le sénateur Riley: Vous avez parlé d'un prototype. A-t-il été conçu par Bombardier?

L'honorable M. Axworthy: Par Cancar.

Le sénateur Riley: Faudra-t-il beaucoup de temps pour construire ce prototype?

L'honorable M. Axworthy: Il ne s'agit pas que de le construire; il faut aussi le mettre à l'essai. Une des leçons que nous avons apprise est qu'il faut être prudent; nous ne pouvons pas simplement nous servir de nouveau matériel sans l'avoir mis à l'essai. Je crois qu'il faudra à peu près trois ans.

Le sénateur Riley: Trois ans?

L'honorable M. Axworthy: C'est exact.

Le sénateur Riley: La société a déjà un prototype qui est en train de rouiller parce qu'on ne s'en sert pas.

L'honorable M. Axworthy: Vous parlez du turbo?

Le sénateur Riley: C'est exact. Cela représente tout simplement une grave perte d'argent, si vous ne tenez pas compte de la leçon que vous avez apprise. Il y a également les locomotives qu'on trouve à l'usine Bombardier à Québec. Pensez-vous pouvoir les vendre?

L'honorable M. Axworthy: Parlez-vous des deux trains Amtrak qu'on a récupérés?

Le sénateur Riley: Des locomotives.

L'honorable M. Axworthy: Je ne suis pas sûr de bien vous suivre, sénateur. C'est Bombardier qui construit des locomotives pour en faire des trains LRC. Le ministère de l'Expansion économique régionale a récupéré deux rames Amtrak et nous les convertissons afin de les intégrer au système. Je ne sais pas à quelles locomotives vous faites allusion.

Vous dites vouloir du nouveau et pourtant vous ne voulez pas que nous développions de prototype. Il faut y aller une étape à la fois. Si vous voulez concevoir un nouvel équipement, vous devez passer par toutes les étapes avec logique: étude technique, conception et mise à l'essai.

Le sénateur Riley: Avez-vous l'intention de modifier les rames qui avaient été construites pour Amtrak et de les intégrer au service des LRC de Via Rail?

L'honorable M. Axworthy: Amtrak a récupéré deux rames. Nous négocions à l'heure actuelle une façon de les intégrer au système de VIA Rail.

Le sénateur Riley: Sont-elles électriques?

L'honorable M. Axworthy: Non.

Le sénateur Riley: Pourquoi Amtrak ne les a-t-elle pas acceptées?

[*Text*]

Hon. Mr. Axworthy: You had better talk to the Minister of Economic and Regional Development and other officials. That is not our concern. We are simply determining whether or not they can be of use in our system.

Senator Riley: That is all, thank you, Mr. Chairman.

Senator McElman: Mr. Chairman, I think what the minister is being exposed to in questioning by Senators Macdonald and Riley is reflective of the historic distrust of maritimers toward railways. I am sure it is not something foreign to the minister. After all, he was brought up in the west in the same kind of milieu as we were in the Atlantic areas. When you got up in harvest time and it was raining you said, "Gosh damn the CPR," in the west. We said, "Gosh damn the CNR," in the east.

Hon. Mr. Axworthy: I am not sure about the exchange, senator.

Senator McElman: In any event, there is a native distrust of railways which is certainly reflected in any discussion with maritimers. However, I am rather pleased that we now have a minister who knows something of that milieu. His activites thus far indicate he wants to do something about it.

For the benefit of the committee, in thinking of western New Brunswick, about which Senator Riley has been talking extensively, I also have a feeling of some confidence that the gentleman sitting on your right, Mr. Minister, Mr. Mulder, is very familiar with western New Brunswick, having been raised there. I happen to be from the one city in Canada, I guess, which benefited from the changes which were made in rail service at the time of VIA changing some routes. My home is Fredericton. For the first time in many, many years we have a rail service, such as it is; but at least we have a rail service, which we have not had for many years.

I would like to move from New Brunswick to the larger scene and ask if the ministry is considering perhaps as a first test area the golden triangle of Canada as a place where road beds could be dedicated strictly to passenger service? As long as we have passenger trains and freight trains using the same trackage in that area, with the literally hundreds of level crossings and the passage through built-up urban and suburban communities, it really does not matter a damn what kind of train you put on those tracks, you are not going to produce the level of service that we would like to see, or which the equipment is capable of carrying out, or which Canadians deserve. My basic question is: Cannot this country muster up enough capital to at least begin with a trial area in a totally dedicated passenger road bed which will be free of level crossings and, perhaps, an electrified system which is much cheaper than the other types of systems which we have used in the past or contemplate now using? Has the thinking of the department gotten that far ahead or are we to keep the same tunnel type of vision as we have had in the past, that we just do things on an *ad hoc* basis day to day to cover problems which immediately face us rather than looking down the road and really developing this country as we should?

[*Traduction*]

L'honorable M. Axworthy: Vous feriez mieux de le demander au ministre du Développement économique et régional et à d'autres hauts fonctionnaires. Cette question ne nous intéresse pas. Nous voulons tout simplement déterminer si elles peuvent servir dans notre système.

Le sénateur Riley: C'est tout, je vous remercie monsieur le président.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je crois que les questions qu'ont posées les sénateurs Macdonald et Riley au Ministre traduisent la méfiance qu'ont toujours eue les habitants des Maritimes vis-à-vis des sociétés ferroviaires, attitude qui est sûrement familière au Ministre. Après tout, il a été élevé à l'ouest dans le même milieu que nous, des régions atlantiques. Lorsque venait le moment de la moisson, et qu'il pleuvait, à l'ouest, vous maudissiez le CP, tandis qu'à l'est, nous maudissions le CN.

L'honorable M. Axworthy: Je ne suis pas sûr de l'exactitude de vos propos, sénateur.

Le sénateur McElman: Quoi qu'il en soit, les Canadiens se méfient des sociétés ferroviaires, méfiance qui ressort dans toutes les discussions avec les gens des Maritimes. Toutefois, je suis plutôt content que nous ayons maintenant un ministre qui connaisse un peu le milieu. Jusqu'ici, il a prouvé qu'il tenait à faire quelque chose sur ce plan.

Dans l'intérêt du Comité, en ce qui concerne l'ouest du Nouveau-Brunswick, région dont le sénateur Riley a parlé en long et en large, j'ai l'impression, monsieur le Ministre, que M. Mulder, qui est assis à votre droite, connaît très bien l'ouest du Nouveau-Brunswick, puisqu'il y a été élevé. Quant à moi, je viens de la seule ville du Canada à avoir bénéficié, je suppose, des changements qu'a subis le service ferroviaire à l'époque où VIA a modifié certains de ses itinéraires. Je suis originaire de Fredericton. Enfin, après de nombreuses années, nous étions dotés d'un service ferroviaire, aussi imparfait fût-il; l'important c'est que nous en avions un.

J'aimerais maintenant laisser le Nouveau-Brunswick et passer à l'échelle nationale pour demander si le Ministère envisage pour les premiers essais le Triangle d'or du Canada où l'assiette de la voie serait strictement réservée au service voyageurs? Aussi longtemps que des trains de passagers et des trains de fret utiliseront les mêmes voies dans ce secteur pour traverser des centaines de passages à niveau et des collectivités urbaines et banlieusardes, le genre de trains qui circulera sur ces voies ferrées n'aura absolument aucune importance; nous ne réussirons pas à atteindre le niveau de service auquel nous aspirons, que le matériel permet d'espérer et que les Canadiens méritent. Fondamentalement, ma question est la suivante: Est-il impossible dans ce pays d'assembler suffisamment de capitaux pour au moins commencer les essais dans un secteur où l'assiette de la voie sera entièrement réservée au service voyageurs et où tous les passages à niveau seront supprimés avec, peut-être, un système électrique, qui est bien moins cher que les autres types de systèmes que nous avons utilisés par le passé ou que nous envisageons d'utiliser encore aujourd'hui. Le Ministère a-t-il poussé sa réflexion aussi loin, ou nous faut-il continuer de considérer les choses avec l'esprit étroit dont nous avons fait preuve jusqu'ici, c'est-à-dire en prenant des mesures

[*Text*]

Hon. Mr. Axworthy: Mr. Chairman, as he is wont to do, Senator McElman raises a number of fairly deep and important questions in the process of a fairly short statement. Let me try to respond first on the original premise that there is an innate suspicion of railroads in this country. As he commented, I come from a region in which that is a way of life, but sometimes the paranoia is well justified.

However, I believe that if we are to make major strides in the modernization of our passenger rail service, we have to restore the confidence of Canadians in that service. I might say that that confidence was shaken a little in the last four or five years and that that situation prevailed right across Canada and was not limited to just one region. However, I do not believe that it is too dififcult a task to change that climate to one where people feel that they really do get a fair deal.

To that end, we have been engaged in putting in place a series of initiatives that would signal that there is an equity to the supply of passenger rail services across Canada. If we can use those demonstrations as a way of building upon a consensus or an agreement in the country, then we shall be in a position where the public would support a parliamentary vote for major capital expenditures for the kind of modernizations Senator McElman is talking about. In my opinion, it would be foolhardy for any government or minister to come forward with a mass of grandiose programs for a new railway when those suspicions are still out there. It would be building a very large dream on a very small foundation. That is why we have to lay the foundation properly and that is what I believe we are engaged in doing at the present time. I think we can do that successfully if we can follow through on some of the commitments that we have made.

To my mind, it was very important to overcome some of the uncertainty about the future of VIA Rail. There was a great deal of chatter around this town and other places that VIA Rail was no longer the favourite son or daughter and that it would become a very restricted operation. We had to arrest those sort of murmurings and, by establishing a good five-year capital framework, we felt that we could at least show that there is a commitment there.

As to the specific questions, I think the possibility of a dedicated line somewhere in Canada, on whatever corridor, should be seriously looked at. VIA Rail has commissioned a major study on the corridor which should be in my hands within a week or two. I know that a number of options are being looked at as to what the cost would be for dedicated lines. Since there are already lines that are readily available, it would not be necessary to build a brand new one. Referring back to a previous question, if you look at the actual capacity use of our rail system in central Canada between the two railroads for freight purposes, there is a lot of additional track time that could be used if they were able to co-join. However, that again is fighting history.

[*Traduction*]

spéciales pour régler les problèmes qui surgissent au moment même plutôt que de les anticiper et de réellement développer ce pays comme nous le devrions?

L'honorable M. Axworthy: Ainsi qu'il en a l'habitude, le sénateur McElman soulève un certain nombre de questions profondes et importantes dans une déclaration relativement courte. Permettez-moi d'essayer de répondre tout d'abord à sa première affirmation selon laquelle les gens du pays ont toujours éprouvé de la méfiance à l'égard des chemins de fer. Comme il l'a souligné, je viens d'une région où cette attitude fait partie de la vie de tous les jours, mais la paranoïa est parfois bien justifiée.

Toutefois, j'estime que si nous voulons moderniser notre service voyageurs, nous devons restaurer la confiance des Canadiens à l'égard du service ferroviaire. J'ajouterai que cette confiance a été mise à l'épreuve ces quatre ou cinq dernières années non pas dans une seule région, mais d'une façon généralisée. Toutefois, je ne pense pas qu'il serait trop difficile de modifier le climat de sorte que toute la population estime être traitée équitablement.

A cette fin, nous avons entrepris une série d'initiatives qui démontreront le caractère équitable du service ferroviaire de passagers d'un bout à l'autre du Canada. Si ces initiatives donnent lieu à un consensus ou à une entente à l'échelle nationale, le public appuiera alors l'affectation d'importants crédits du Parlement à la modernisation dont parle le sénateur McElman. A mon avis, il serait imprudent pour un gouvernement ou un ministre de présenter une foule de programmes d'envergure destinés à l'établissement d'un nouveau système ferroviaire lorsque la méfiance persiste. Cela reviendrait à constuire des châteaux de cartes. C'est pourquoi nous devons établir de solides fondations et c'est ce que nous faisons à l'heure actuelle, il ne semble. Je crois que nous pouvons y réussir si nous respectons certains de nos engagements.

Selon moi, il est très important d'éliminer certaines des incertitudes qui entourent l'avenir de VIA Rail. Les gens ont beaucoup bavardé dans cette ville et ailleurs: VIA Rail ne serait plus la préférée et deviendrait une entreprise très restreinte. Nous avons dû mettre court à ce genre de bavardages et, en établissant un bon cadre de prévisions quinquennales d'immobilisations, nous estimions pouvoir au moins prouver l'engagement du gouvernement dans ce secteur.

Quant aux questions plus précises, je crois qu'il y aurait lieu d'envisager la possibilité d'établir une voie ferrée spécialisée, quelque part au Canada, dans un quelconque corridor, VIA Rail a fait faire sur le corridor une importante étude qui devrait me parvenir dans une semaine ou deux. Je sais qu'on envisage un certain nombre de possibilités quant au coût de ces voies spécialisées. Comme il en existe déjà, il ne sera pas nécessaire d'en construire une. Pour revenir à une question antérieure, si vous prenez en considération la capacité réelle de notre système ferroviaire, soit des deux compagnies, au centre du Canada, à des fins de fret, il serait possible d'utiliser davantage les voies ferrées à condition d'intégrer le système. Toutefois, ce serait aller contre la tradition.

[*Text*]

Nevertheless, I think there is real potential there and I shall certainly take very seriously the findings of the corridor study. I hope that we shall have further opportunity to have dialogue with this committee and the Transport Committee in the Commons about that. We have to understand that any corridor concept will cost money, but considering that we have already put a great deal of money into infrastructure programs for the marine side and air side through the special recovery program in last April's budget, there may be a "son-of scrap" program coming along.

With respect to electrification, frankly I have always been mystified as to why the railroads of Canada had not started that process much earlier. There are some test lines going on. The B.C. Railway is presently engaged in an electrification program, and I think we are helping pay for part of that program to the tune of $6 million.

In the early 1970s, a lot of studies were done on electrification. Now that that crisis is over, we tend to put those kinds of things back on the shelf. However, when you think of the availability of hydro-electric power in this country and the degree of efficiency you gain by electrification, I think in the long term it would be a product well worth someone's imagination.

However, although I have to plough somewhat narrower furrows at this time, I want you to know that we are not engaging in tunnel vision. We are engaged in very active and open examinations of all the passenger systems in Canada, whether they be rail, surface, marine or air with a view to having the best system possible in this country, so I am quite open to ideas and, as I indicated earlier, we do have a major study on multimodal passenger programs taking place at the present time which I hope to have in my hands this spring. This study will give me a much better basis on which to make recommendations to the government.

Senator Grafstein: Mr. Chairman, I apologize for coming late. I was most anxious to listen to the minister and the President of VIA Rail Canada. If my questions have been previously asked and answers given, then I can simply be referred to the record. However, I am interested in what economic cost-benefit analysis VIA Rail has made with respect to measuring the cost-effectiveness of their programs on a per-passenger basis. In other words, what benchmarks have been used in economic terms to measure the cost-effectiveness of the investment of the taxpayer on a per-capita basis in the movement of rail per mile? Can you give us some comparative benchmarks that you have used to give us some clues as to how we might objectively measure the effectiveness of the proposals that you have made to us in terms of investing taxpayers' dollars? If this subject has been dealt with, Mr. Chairman, I shall read it in the transcript. If it has not been dealt with, I would be interested in hearing from the minister.

Hon. Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would not like to miss an opportunity of responding to the new senator from Toronto, even to the extent of having to belabour the point for the other

[*Traduction*]

Néanmoins, je crois que le potentiel est grand, et j'analyserai très sérieusement les conclusions de l'étude sur le corridor. J'espère que nous aurons l'occasion d'en discuter encore entre nous, ainsi qu'avec le Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes. Il faut bien comprendre que l'établissement d'un corridor exigera des fonds mais, puisque nous avons déjà investi beaucoup d'argent dans des programmes d'infrastructure des systèmes de transport maritime et aérien par l'intémédiaire du programme spécial de recouvrement des coûts inscrit au budget d'avril dernier, il se pourrait qu'un nouveau programme soit mis sur pied.

Quant à l'électrification, je me suis franchement toujours demandé pourquoi les chemins de fer canadiens n'avaient pas été modernisé plus tôt. On procède actuellement à la mise à l'essai de certaines voies. La *tiB.C. Railway a entrepris un programme d'électrification, programme pour lequel je pense que notre contribution est de l'ordre de six millions de dollars.

Au début des années 70, de nombreuses études ont été faites sur l'électrification. Maintenant que la crise est passée, nous avons tendance à remiser ce genre de considération aux oubliettes. Toutefois, si l'on pense à l'énergie hydro-électrique dont dispose ce pays et au degré d'efficacité que nous permettrait d'atteindre l'électrification, je crois qu'à long terme, il vaudrait bien la peine qu'on s'y attache.

Toutefois, quoique j'avance péniblement à l'heure actuelle, je tiens à ce que vous sachiez que nous ne voyons pas les choses avec des œillères. Nous analysons avec dynamisme et ouverture d'esprit tous les systèmes de transport de passagers au Canada, qu'il s'agisse de transport par voie ferrée, par voie de terre, par voie maritime ou aérienne, en vue de mettre sur pied le meilleur système possible au Canada; aussi suis-je réceptif à toutes les suggestions et, comme je l'ai signalé plus tôt, nous avons entrepris une importante étude sur les programmes de transport multimodal de passagers, étude qui me sera remise au printemps et qui me permettra bien mieux de présenter des recommandations au gouvernement.

Le sénateur Grafstein: Monsieur le président, je m'excuse d'arriver en retard. Je tenais beaucoup à entendre le Ministre et le président de VIA Rail Canada. Si mes questions ont déjà été posées et qu'on y ait répondu, faites-le moi savoir et je me reporterai au compte rendu des délibérations. Toutefois, j'aimerais savoir quelle analyse coûts-avantages a effectué VIA Rail pour mesurer la rentabilité de ses programmes par passager. Autrement dit, quels points repères en termes économiques, ont servi à mesurer la rentabilité de l'investissement du contribuable, par habitant et par mille ferroviaire? Pouvez-vous nous donner certains des points repères comparatifs que vous avez utilisés afin que nous soyons en mesure de mesurer objectivement l'efficacité de vos projets d'investissement des deniers publics? Si vous avez déjà discuté de ce point, monsieur le président, je me reporterai aux délibérations, sinon j'aimerais que le Ministre y réponde.

L'honorable M. Axworthy: Monsieur le président, je ne voudrais pas manquer l'occasion de répondre au nouveau sénateur de Toronto, même s'il me faut ennuyer les autres membres du

[*Text*]

members of the committee who have probably alresdy heard me discourse on this subject.

There are a number of different sets of figures, and Senator Grafstein is as well aware of the economic arts as I am and realizes that, for every three economists, there are seven different sets of indicators.

Senator Grafstein: I am intrested in what is the best one.

Hon. Mr. Axworthy: I would have to express to you that presently I do not think we have the best one. I do not think we have a full matrix of indicators that would allow us to measure full benefits and costs. We have tended to use the standard ones in terms of how much there is in revenue passenger miles and how much it costs the government in subsidies per passenger. The bus companies and air companies like to trot out those comparative figures, so those kinds of indicators are there. They are the ones that we are required to provide for auditing and other purposes.

What I tried to express earlier was that we have not accumulated the kind of cost-benefit analysis that has a longer economic reach to it in terms of the contribution it makes to new investment in the region; the contribution it makes to the acceleration of tourism; the contribution it makes to accessibility to new markets. Those are measurements which would, at the present time, somewhat defy the art of the social scientist. In my opinion, they are there but they have not yet been accumulated. We have been trying to use those kind of judgments. I used the example of the recent discussions we had with a group from western Canada. They came to talk to me about Edmonton-Jasper-Vancouver and we have set up a working group under the chairmanship of Mayor Harcourt of Vancouver and Mayor Decore of Edmonton. They have already done some work through their tourism development branch in Alberta with respect to what the losses were in terms of the tourist dollar when those line were cut back. There were repercussions in the hotel industry and in the restaurant industry and there was a substantial job loss, so we shall attempt to provide that larger matrix in which we can measure those things.

Senator Grafstein: I understand the trade-off analysis and I really did not want to focus on that because I understand that that is how you would probably put it all into the balance to decide whether or not it is a good social, as well as economic, investment from the taxpayers' perspective.

Perhaps the President of VIA Rail Canada Inc. should answer this, but let me ask you for your views on the following: Let us assume for the moment that we did not have the paranoia of either the fear or romance of the railways and decided we were going to build a Utopia. Let us also assume that there was a half a billion dollars to invest in mass transportation—and if you look at the numbers you will see that they are in that vicinity—and you decided that you were going to attempt to get the most cost effective system, based just on the passenger-per-mile ratio of moving people from place to place; in other words, the core enterprise of transportation, not the spin

[*Traduction*]

Comité qui m'ont probablement déjà entendu discourir sur le sujet.

Il existe divers ensembles de données, et le sénateur Grafstein, tout aussi bien que moi au courant des sciences économiques, reconnaîtra que pour chaque trois économistes, il existe sept différents ensembles d'indicateurs.

Le sénateur Grafstein: J'aimerais savoir lequel est le meilleur.

L'honorable M. Axworthy: Il me faut vous avouer qu'à l'heure actuelle je ne pense pas que nous détenions le meilleur. Je ne pense que nous ayons une matrice d'indicateurs complète qui nous permette de mesurer tous les avantages et les coûts. Nous avons eu tendance à utiliser les indicateurs les plus courants pour déterminer les revenus par milles-passagers et combien il en coûte au gouvernement en subventions par passager. Les compagnies d'autobus et les lignes aériennes se plaisent à avancer ces chiffres comparatifs, c'est pour cela que nous utilisons ce genre d'indicateurs. Ce sont ceux que nous devons fournir à ds fins de vérification ou autres.

J'ai essayé d'expliquer plus tôt que nous ne disposons pas genre d'analyses coûts-avantages dont la portée économique est plus longue du point de vue de l'incidence sur les nouveaux investissements dans la région, sur l'industrie touristique et sur l'accès aux nouveaux marchés. Pour le moment, de tels indicateurs mettraient au défi le savoir du scientifique social. A mon avis, ils existent, mais n'ont pas encore été regroupés. Nous avons essayé de recourir à ce genre d'analyse. J'ai pris l'exemple de récentes discussions que nous avons eues avec un groupe de l'Ouest du Canada sur la liaison Edmonton-Jasper-Vancouver, et nous avons mis sur pied un groupe de travail présidé par le maire Harcourt, de Vancouver, et le maire Decore, d'Edmonton. Par l'entremise de la Direction du développement touristique du gouvernement de l'Alberta, on a déjà déterminé à quoi s'étaient chiffrées les pertes de dollars touristiques lorsque ces corridors ont été restreints. Les industries de l'hôtellerie et de la restauration en avaient subi des répercussions néfastes et le nombre de mises à pied était considérable, de sorte que nous tenterons d'obtenir la grande matrice qui nous permettra de mesurer ces indicateurs.

Le sénateur Grafstein: Je comprends bien le principe de l'analyse des options et je ne tiens pas vraiment à insister là-dessus parce que vous prendrez certainement tous les éléments en considération pour déterminer s'il s'agit là d'un bon investissement, tant sur le plan social qu'économique, du point de vue du contribuable.

Peut-être le président de VIA Rail Canada Inc. voudra-t-il répondre, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez: admettons que nous ne souffrions pas de la peur de craindre ou d'aimer les chemins de fer et décidions de créer un monde utopique. Admettons aussi que nous disposions d'un demi-milliard de dollars à investir dans les transports en commun—si vous analysez les chiffres vous verrez qu'ils sont de cet ordre—et que vous décidiez de mettre sur pied le système le plus rentable, uniquement à partir du coût mille-passager de déplacer les gens d'un endroit à un autre, soit l'activité du transport proprement dite, sans tenir compte des effets d'entraînement en des

[*Text*]

offs or trade offs, because there there is a second analysis which I think is more complex.

Let us further assume that one could develop a fuel-efficient bus system with dedicated lines to move people from place to place. Has any analysis been done to compare that type of transportation system for the future as opposed to a rail transportation system, which does not have the same flexibility? I ask that just on a pure tax dollar basis—on a direct dollar basis as opposed to an indirect dollar basis.

Hon. Mr. Axworthy: There are comparisons based on a cents per-passenger-mile basis between bus, rail and airplane. I can confirm the figures later, but I think the bus comes in as being the most efficient, with airplanes next in line. I think the figures are two cents, five cents and 15 cents. That is roughly the order of magnitude.

I caution you, however, that that is a very crude and sometimes misleading indicator because one thing one has to look at is the market. While the bus system provides a very good and efficient form of transportation for many people, it is unsuitable for others.

An example of that is the disabled. During a meeting I had with the Advisory Council on Transportation for the Disabled in January, they told me close to a million Canadians suffer from various forms of disabilities and that bus travel for those people was very inconvenient simply because of the nature of the equipment. They said that rail was by far the most convenient.

Further, a market analysis indicates that elderly people find rail travel more convenient as opposed to bus travel for a variety of reasons. So, the market is there.

The philosophy I am following is that no one has a large enough black box either in their head or in their computer to totally predict market choices, and I am not sure anyone would want the government to do that anyway. I think our responsibility is to provide a decent infrastructure for the various modes of transport and ensure that there is a choice between those modes for the consumer, because they do have different needs. I think that that is the philosophy I am trying to follow.

Senator Grafstein: One more question, Mr. Chairman. Have you or your advisers come across the best and most effective train system that we might look at in making comparisons? In other words, is there any other area of the world—and I think Senator McElman talked about the Golden Triangle and the fact that you are about to conduct some experiments there—that provides a benchmark for one to compare, again based on the cost effectiveness in terms of investment? In other words, where is the best rail system one might look to in making a comparison?

Hon. Mr. Axworthy: I think part of the answer is to analyse what market or circumstance one is in. Obviously, our market is based upon highly dense population centres with large feeder markets, and the system the French have developed, the TGV system, is a good example. The Japanese Bullet train is another. They are the two prominent examples, although there are many others. The Americans are following quite a differ-

[*Traduction*]

options, il y aurait à faire une seconde analyse qui, je crois, serait plus complexe.

Admettons par ailleurs que l'on puisse concevoir un système de transport par autobus efficient sur le plan de la consommation d'essence et dont certains corridors seraient réservés au transport de passagers. A-t-on fait une analyse pour comparer ce genre de système de transport à un système de transport ferroviaire, lequel n'offre pas autant de possibilités, compte tenu de l'argent des contribuables, à comparer l'imposition directe et l'imposition indirecte.

L'honorable M. Axworthy: Certaines comparaisons ont été fondées sur un rapport cents et mille-passager pour l'autobus, le train et l'avion. Je pourrai vous confirmer les chiffres plus tard, mais je pense que l'autobus se révélait être le système plus efficient, suivi de l'avion. Je crois que l'ordre d'importance est de deux cents, de cinq cents et de quinze cents.

Je vous signalerai toutefois que cet indicateur rudimentaire est parfois trompeur parce qu'il faut tenir compte du marché. Tandis que le système d'autobus constitue un type de transport très bon et efficace pour de nombreuses personnes, il ne convient pas à d'autres.

A titre d'exemple, les handicapés. Au cours d'une réunion en janvier dernier, l'*Advisory Council on Transportation for the Disabled* m'a appris que près d'un million de Canadiens souffraient d'handicaps divers et que le transport par autobus était pour eux très incommode tout simplement en raison de la nature de l'équipement. D'après eux, le train était de loin plus pratique.

En outre, une analyse du marché a indiqué que les gens plus âgés trouvent le train plus pratique par opposition à l'autobus, et ce, pour diverses raisons. Le marché existe donc.

Je me fonde sur le principe selon lequel personne ne peut prévoir exactement les choix du marché, même à l'aide d'ordinateurs, et je me demande si on voudrait que le gouvernement le fasse de toutes façons. Je crois que nous devons concevoir une infrastructure convenable pour les différents modes de transport et veiller à offrir aux consommateurs plusieurs choix, puisqu'ils ont des besoins différents. Je crois que c'est le principe que j'essaie d'appliquer.

Le sénateur Grafstein: Une dernière question, monsieur le président. Est-ce que vos conseillers ou vous-même avez trouvé le système de transport ferroviaire le plus efficace qui soit à partir duquel faire vos comparaisons? Autrement dit, y a-t-il un pays au monde, et je crois que le sénateur McElman a parlé déjà du Triangle d'or et du fait que vous alliez y mener certaines expériences, qui détienne un indicateur repère qui permette de faire des comparaisons, à partir du coût-efficacité de l'investissement? En d'autres mots, où se trouve le meilleur système ferroviaire sur lequel nous pourrions baser nos comparaisons?

L'honorable M. Axworthy: Je crois que la solution serait en partie d'analyser le marché ou les circonstances du moment. Manifestement, notre marché est basé sur des centres à forte densité de population, et le système qu'ont développé les Français, le TGV, en est un bon exemple. Le Rapide japonais en est un autre. Il s'agit là des deux meilleurs exemples, quoiqu'il en existe de nombreux autres. Les Américains ont adopté une

[*Text*]

ent strategy. They tend to go more for a controlled and dedicated line, but with more conventional train traffic because of the long eastern seaboard.

One has to design according to one's own geography and economics. I do not think we can borrow wholesale somebody else's technology or system, but we can learn from them. We can certainly adapt those systems to ours, but we have to design something that meets our needs. That is what we are engaged in now. VIA Rail is coming forward with the corridor study which examines all those different possibilities. They are also engaged in the transcontinental study. Our own department is engaged in a multi-modal study, which will be a kind of overview. So, between all of those various things, not only will the results keep me awake at night, but they will also provide members of this committee and others with more intellectual stimulation in the years to come.

I am sure you will have them soon because I know the brown envelope system works very well around here.

The Chairman: Are there any further questions?

In that event, I thank the minister on behalf of the members of the committee for appearing before us this evening.

Hon. Mr. Axworthy: It was my pleasure, Mr. Chairman.

The Chairman: I now call upon the officials from VIA Rail Canada Inc. I understand that Mr. Franche has an opening statement, copies of which are being distributed.

M. Pierre A. H. Franche, président-directeur général, VIA Rail Canada Inc.:

Monsieur le président, c'est pour moi un véritable privilège de pouvoir m'adresser à nouveau aux honorables sénateurs. A ma dernière comparution devant ce comité, le 25 novembre 1982, je n'étais qu'un novice dans l'industrie du transport des voyageurs par rail, n'étant p.-d.-g. de VIA que depuis 25 jours. Je crois pouvoir dire que j'ai eu l'occasion depuis de me faire la main, même si je ne peux pas encore me qualifier de témoin expert. Je crois que vous l'êtes beaucoup plus que moi, monsieur le président, car vous voyagez énormément sur nos trains.

Aujourd'hui, si le comité le veut bien, monsieur le président, j'aimerais faire une brève déclaration—disons une mise à jour—sur le cours des événements depuis notre dernière rencontre. Bien que l'avenir du service national voyageurs par rail au Canada ne soit pas devenu parfaitement rose depuis ce jour-là, je crois que plusieurs signes encourageants méritent d'être communiqués au comité.

For example, while the final figures are not quite adjusted, I can report that VIA's demands on the government, for the first time in our short history, were somewhat lower in 1983 than for the previous year. I find this step towards future viability or greater efficiency highly encouraging. I believe that the minister made reference to it.

[*Traduction*]

stratégie tout à fait différente. Ils ont tendance à privilégier davantage un réseau ferroviaire contrôlé à vocation précise, mais dans lequel la circulation est plus conventionnelle, en raison de la longueur de la côte est des États-Unis.

Il faut tenir compte de la géographie et de l'économie de son pays lorsqu'on conçoit un réseau. Je ne pense pas que nous puissions adopter systèmatiquement les techniques ou le réseau des autres, mais nous pouvons nous en inspirer. Nous pouvons certainement les adapter, mais nous devons tenir compte de nos besoins. C'est ce que nous sommes en train de faire. VIA Rail procède à l'étude des corridors, afin d'examiner toutes les différentes possibilités qui s'offrent à elle, ainsi que des services transcontinentaux. En outre, mon Ministère même actuellement une étude générale sur les services multimodaux. Ainsi, les résultats de toutes ces initiatives occuperont non seulement mes pensées jour et nuit, mais ils offriront également aux membres du Comité et à d'autres personnes une plus grande source de stimulation intellectuelle dans les années à venir.

Je suis certain que vous les obtiendrez sous peu, car je sais que le système de messageries fonctionne très bien dans la région.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Dans ce cas, au nom des membres du Comité, je remercie monsieur le Ministre d'être venu nous parler ce soir.

L'honorable M. Axworthy: J'en ai été très heureux, monsieur le président.

Le président: J'invite maintenant les représentants de VIA Rail Canada Inc. à prendre la parole. Je crois savoir que M. Franche a une déclaration préliminaire à faire, et que des exemplaires en ont été distribués.

Mr. Pierre A. H. Franche, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Chairman, it is a real privilege to appear before honourable Senators again. At my last appearance before this Committee (on November 25, 1982), I was indeed a novice in the passenger railway business, having become the chief executive officer of VIA only 25 days earlier. Since then I believe I can claim to have got my feet wet, even if I would not yet class myself as an expert witness. You are probably more of an expert than I, Mr. Chairman, since you travel extensively on our trains.

Today, with the indulgence of the Committee, Mr. Chairman, I would like to make a brief statement—an update, if you like—on events since I last appeared before you. While the outlook for the national passenger railway of Canada has not become completely rosy in the interim, I believe there are many encouraging signs to report to the honourable Senators.

Par exemple, même si je n'ai pas encore de chiffres définitifs, je peux dire que les demandes de VIA auprès du gouvernement ont été, pour la première fois de notre brève histoire, un peu inférieures en 1983 à ce qu'elles avaient été l'année précédente. Ce premier pas vers la viabilité future ou, si l'on préfère, vers une plus grande efficacité, est, à mon avis, très encourageant.

[*Text*]

Since VIA was last heard before this committee, we have begun construction of a national network of VIA-owned maintenance centres in Winnipeg, Toronto, Montreal and Halifax with a total capital cost of $306 million. These centres are bound to improve our annual cost of maintenance, we believe, by over $50 million a year, and to increase our reliability and, therefore, our on-time performance and, hopefully, to entice more customers. The crucial importance of this step financially will be understood when I mention that our present annual maintenance cost at $165 million in 1982 exceeded our annual revenue from passengers by $8 million. Excellent modern maintenance is, undoubtedly, one of the keys to attracting more passengers by giving better service. It will also greatly improve working conditions for maintenance staff who, in many cases now have to work outside whether in rain or snow in order to maintain these coaches.

I can also report to you a growing climate of co-operation between VIA and CN and CP on common issues in the 15 months since VIA last appeared before this committee. This may surprise some members of your committee, Mr. Chairman. Our counterparts have displayed a better understanding of the problems we face in modernizing and making Canada's rail passenger service viable. We are now undertaking major negotiations with them on several fronts, and I am confident that our improved relationship will enable us to renew our arrangements to provide better service to the Canadian public. Hopefully, the input of our committee has been useful in developing this better climate between the three parties.

VIA is proceeding with the rehabilitation of a number of stations, the most important being the Gare du Palais station in Quebec City, where we will restore downtown passenger rail service to the historic and charming city.

There have been a number of developments in the field of new vehicles on which I should like to update honourable senators. First, the second order of LTCs is now being delivered to us and should be fully completed by early 1985. These Canadian-designed cars have shown their promise in revenue service just as they have displayed teething problems. Senators will recall that cases of bearing wear caused us to withdraw the fleet from service for inspection to replace any worn bearings found. This was done promptly, thanks to exceptional efforts by VIA personnel and our maintenance contractor, CN. The investigation revealed that wheel bearings and this housing were not making correctly, so all LRC vehicles are having new housings and bearings fitted. We except this process to be completed in about two months. Other breaking-in problems are being tracked down and remedied progressively.

[*Traduction*]

Depuis le premier exposé de VIA devant le Comité, nous avons entrepris l'aménagement d'un réseau national de centres de maintenance, à Winnipeg, à Toronto, à Montréal et à Halifax. Le projet a nécessité des dépenses d'immobilisations totales de 396 millions de dollars. Ces centres réduiront sûrement nos frais de maintenance annuels—de plus de 50 millions de dollars, croyons-nous—et amélioreront notre fiabilité et par conséquent, notre ponctualité, ce qui devrait nous permettre d'augmenter notre clientèle. On comprendra l'importance financière de la mise en place de ce réseau, si je dis que nos frais de maintenance actuels (165 millions de dollars en 1982) excèdent de 8 millions de dollars les recettes annuelles de nos services voyageurs. De toute évidence, la qualité de la maintenance est l'une des clés qui nous permettront d'offrir un meilleur service et donc, d'attirer un plus grand nombre de voyageurs. Ces centres amélioreront aussi de beaucoup les conditions de travail de notre personnel d'entretien, qui doit souvent travailler dehors, sous la pluie ou dans la neige, afin d'entretenir les voitures.

Je peux vous dire aussi que, depuis que VIA s'est présentée devant le Comité, il y a quinze mois, un climat de collaboration croissante s'est installé entre VIA, le CN et le CP, en ce qui concerne l'étude de questions d'intérêt mutuel, ce qui étonnera peut-être certains membres du Comité, monsieur le Président. Nos interlocuteurs ont fait preuve d'une meilleure compréhension des problèmes que posent la modernisation et la rentabilisation du service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada. Nous avons engagé avec eux des négociations importantes sur plusieurs questions, et j'ai bon espoir que nos rapports plus étroits nous permettront de renouveler nos accords en vue d'offrir un meilleur service au public canadien. Nous osons croire que, par sa contribution, votre Comité a contribué à favoriser un meilleur climat d'entente entre les trois parties.

VIA réaménage actuellement un certain nombre de gares, dont la plus importante est la gare du Palais, à Québec. Nous allons ramener au centre de cette charmante ville historique le service ferroviaire pour voyageurs.

En ce qui concerne les nouveaux véhicules, je voudrais faire part aux honorables sénateurs des progrès réalisés jusqu'à maintenant. D'abord, la livraison de la deuxième commande de matériel LRC suit son cours, et devrait se terminer d'ici le début de 1985. Ces voitures de conception canadienne ont répondu à l'espoir qu'on avait mis en elles sur le plan des recettes tirées des services voyageurs, même si elles ont connu des problèmes de croissance propres aux innovations. Les sénateurs se rappelleront l'usure des paliers qui a entraîné le retrait, aux fins d'inspection, de tout le matériel en service. Ce retrait s'est fait promptement, grâce aux efforts exceptionnels de notre personnel et du CN, qui assure par contrat l'entretien de notre matériel. L'inspection a révélé que les paliers de roue ne s'ajustaient pas parfaitement à leur boîtier. C'est pourquoi on procède actuellement à l'installation de nouveaux paliers et boîtiers parfaitement adaptés, dans tous les véhicules LRC. Cette opération devrait être terminée d'ici environ deux mois. Les autres problèmes de rodage seront repérés et corrigés progressivement.

[*Text*]

In conjunction with the maker of the LRC, Bombardier Inc., and UTDC, an Ontario crown corporation, as the minister mentioned we will be designing and building new prototype vehicles needed for our light-density routes in western and Atlantic Canada, as well vehicles which might form the basis of re-equipping the western and eastern transcontinental trains. It is planned to have a prototype on public view at EXPO '86 in Vancouver, which has transportation and communication as its theme.

Honourable senators will know well that, except for the LRCs and the small group of Tempo cars which went into service in 1968, VIA's fleet is at least 30 years old and our reliability, if not comfort, is in direct relationship to this. As we modernize Canada's passenger railway, we cannot confine re-equipment to the LRCs, designed for the high-density traffic of the Quebec-Windsor corridor. Re-equipment must extend east and west for those important regional services which touch many Canadians. Modernization must mean a balanced national approach.

VIA is, of course, in the travel business, profoundly affected financially by how well it can attract and hold customers. I have already mentioned that vehicular reliability and resultant on-time performance was one vital factor here. Another is the attitude to customers on the part of our employees for we are, after all, in a service business. I believe that you have experienced some of our problems recently, Mr. Chairman. Dealing with the public courteously and helpfully is a skill and it can be taught and learned. Accordingly, we have embarked on a major training program in customer service, probably the largest ever tackled by a Canadian railway. Over the next two years every VIA front-line employee will undergo this training taught by, amongst others, myself and my executive group. At the same time, to ensure that VIA management people keep in touch with customer service at the sharp end, each of us has spent, and will spend, at least one day a year performing a front-line job alongside our employees. Someone told me the other day that I must have read the little red book of Mao Tse-tung on this issue. We are committed to improving our customer service, Mr. Chairman. We realize that our front-line employees need support in the demanding task of delivering a better service from Canada's national passenger railway.

Furthermore, we will shortly achieve a major milestone by completing our three-year long study on high-speed passenger rail corridors in Canada. The report will be going to the Minister of Transport in a week or two for his consideration.

[*Traduction*]

Comme le ministre l'a déclaré, nous allons concevoir et construire, conjointement avec la compagnie Bombardier, constructeur du matériel LRC, et une société de la Couronne ontarienne, l'UTDC, de nouveaux prototypes destinés aux parcours peu fréquentés de l'Ouest du Canada et des Provinces Atlantiques, ainsi que des véhicules qui pourraient servir de base au renouvellement du parc de matériel roulant pour les liaisons transcontinentales de l'Ouest et de l'Est. Nous prévoyons présenter un prototype au public à l'Expo '86 de Vancouver, dont le thème sera le transport et les communications.

Les honorables sénateurs savent pertinemment qu'à l'exception du matériel LRC et de quelques voitures Tempo en service depuis 1968, le parc de VIA a au moins trente ans d'existence et que notre fiabilité, sinon le confort de nos voitures, est en rapport direct avec cet état de fait. Si nous voulons moderniser le service ferrorivaire de transport de voyageurs au Canada, nous ne pouvons pas limiter ce renouvellement à la mise en service de matériel LRC, conçu pour le gros volume de circulation du corridor Québec-Windsor. Le remplacement du matériel doit s'étendre aussi aux importants parcours régionaux qui desservent de nombreux Canadiens, tant à l'est qu'à l'ouest du pays. La modernisation doit être synonyme d'une démarche nationale équilibrée.

Dans le secteur des voyages, VIA est bien sûr très sensible, financièrement parlant, à sa capacité d'attirer des clients et de les conserver. J'ai déjà dit que la fiabilité des véhicules et la ponctualité qui en découle consituent des facteurs essentiels à cet égard. Un autre point important concerne l'attitude des employés envers la clientèle, car après tout, nous sommes au service du public. Je pense d'ailleurs que vous avez pu récemment constater de près certains de nos problèmes en ce sens, monsieur le président. La courtoisie et l'amabilité sont des qualités qui s'enseignent et qui s'apprennent. C'est pourquoi nous avons mis sur pied un vaste programme de formation en matière de services à la clientèle, probablement le plus important jamais élaboré par une société ferroviaire canadienne. Au cours des deux prochaines années, tous les employés de VIA traitant directement avec le public recevront cette formation, qui sera dispensée par moi-même et d'autres membres de la direction (entre autres). En même temps, pour s'assurer que la direction ne perd pas contact avec le service direct à la clientèle, chacun de nous a passé (et passera) au moins une journée par année à s'acquitter d'une tâche en compagnie de nos employés qui traitent directement avec le public. Quelqu'un m'a dit l'autre jour que j'ai sûrement lu le chapitre du petit livre rouge de Mao-Tsé-Tung qui porte sur le sujet! Nous sommes déterminés à améliorer notre service à la clientèle, monsieur le président. Nous nous rendons compte que notre personnel qui est directement en contact avec le public a besoin d'aide pour exécuter cette tâche exigeante qu'est la prestation d'un meilleur service ferroviaire aux voyageurs du Canada.

Par ailleurs, nous franchirons bientôt une étape décisive, lorsque nous mettrons la dernière main après trois ans de travail, à notre étude sur l'aménagement de corridors pour trains de voyageurs à grande vitesse au Canada. Le rapport sera soumis à l'étude du ministre des Transports d'ici une semaine ou deux.

[*Text*]

However, improved rail service in the central corridor, if we were to proceed with it, must be balanced with appropriate modernization in western and Atlantic Canada. That is the purpose of the prototype train development on which we are now embarked which, we hope, will lead to modern re-equipment solutions for our light-density and transcontinental service. That balance is also the purpose, for example, of dialogue we are holding with interest groups such as the Coalition for Improved Rail Passenger Service, who have been making representations to us about our service in Atlantic Canada. Such consultations are valuable in shaping our plans and our greater relevance to the markets we serve.

Maintenant, Monsieur le président, j'aimerais aborder brièvement devant le comité un point dont les médias ont largement parlé, et pas toujours en toute connaissance de cause, c'est-à-dire les services assurés par VIA durant la période des Fêtes. Vous avez malheureusement dû le lire, vous aussi.

Je suis heureux de vous informer que la Commission canadienne des transports doit faire enquête sur notre rendement, afin que tous les faits soient mis à jour et l'équilibre rétabli. En ce moment le public croit que le réseau VIA a essuyé un échec retentissant, mais rien n'est plus loin de la vérité.

Les sénateurs se souviendront, monsieur le président, que le mauvais temps a balayé tout le pays pendant toute la durée du congé des Fêtes—pas seulement une partie du Canada, mais la totalité du territoire. Dans ces conditions, les compagnies aériennes annulèrent des vols, les routes furent fermées à la circulation des autocars et des automobiles particulières, et VIA fut la seule à continuer de fonctionner. Oui monsieur le président, nos trains étaient en retard, mais ils roulaient. Pendant les Fêtes, soit une période de 22 jours, nous avons transporté 314,000 personnes dans 2,962 trains et nous n'avons annulé que trois trains. Ces sont les faits.

Nos difficultés se sont surtout manifestées sur les liaisons transcontinentales de l'Est et de l'Ouest. Les conduites de vapeur du transcontinental de l'Ouest ont gelé, comme elles le font toujours à 40 degrés sous zéro, parce qu'elles se trouvent entre et sous les voitures. Le transcontinental de l'Est a subi de longs retards en raison d'un déraillement survenu à Amqui. C'est une partie des problèmes que vous avez dû vivre dans cette période.

Dans le Corridor, la poudrerie a été la principale ennemie, obligeant les trains à ralentir à l'approche des signaux et, pour le matériel conventionnel, en passant devant les détecteurs de boîte chaude.

Signalons que notre ligne de conduite consiste à mettre en service le plus grand nombre possible de voitures, en période de pointe, pour répondre à la demande accrue. Lorsque le cycle d'exploitation est ainsi accéléré, comme le comité le sait sans doute, on dispose de peu de voitures de remplacement et le moindre retard a un effet domino sur les affectations suivantes d'une même rame de voitures.

Ajoutons encore à cela les voyageurs qui ont pris place dans le fourgon à bagages sur le parcours Montréal-Chicoutimi,

[*Traduction*]

Toutefois, si nous améliorons le service ferroviaire dans le corridor central, il faudra également veiller à équilibrer la modernisation dans l'Ouest et dans les Maritimes. Voilà pourquoi nous mettons au point d'un prototype qui, nous l'espérons, apportera des solutions modernes au renouvellement de notre parc pour nos services ferroviaires peu fréquentés et transcontinentaux. Cet équilibre est aussi le but visé, par exemple, par le dialogue que nous avons engagé avec des groupes d'intérêt comme la Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs, qui nous a adressé ses doléances au sujet de nos services dans les provinces de l'Atlantique. Pareilles consultations sont précieuses pour élaborer notre avenir et mieux répondre aux besoins des marchés que nous desservons.

Now, Mr. Chairman, I would like to mention briefly to the Committee one subject which has been widely publicized by the media, not always with complete understanding. I refer to VIA's service to the public over the Christmas holidays. I am sure you read about it also.

I am very glad indeed to report that the Canadian Transport Commission is to hold an enquiry into our performance so that, I am sure, the full facts and the correct balance will come out. As it is, the public has somewhat been left with the impression that the VIA system suffered a massive failure, when nothing could be further from the truth.

Senators will remember, Mr. Chairman, that we had extremely bad weather nation-wide over the holidays—not just in one part of Canada, but all over. In these conditions, airlines cancelled flights, roads were closed to buses and private automobiles and only VIA kept going. Yes, Mr. Chairman, we were late, but we kept going. During the holiday period, we moved 314,000 passengers over 22 days on 2,962 trains and cancelled only three trains during that time. These are the facts.

Our problems occurred primarily on the Western and Eastern Transcontinentals. The Western Transcon steam heating pipes froze, as pipes exposed between and under cars always do at 40 below. The Eastern Transcontinental was gravely delayed by a derailment at Amqui. These are some of the problems people had to endure during this period.

In Corridor service, blowing snow was the principal enemy, causing mandatory safety slow-downs in approaching signals and, for our conventional equipment, in passing hot-bearing detectors.

To this was added our policy of tight-cycling and putting every possible vehicle into service to meet the holiday demand. When you cycle tightly, as this Committee will know, you have little or no back-up and one delay has a domino effect on the following uses of that same train-set.

Added to all this was travel on the Montréal-Chicoutimi line, where for part of the journey in two directions, we were

[*Text*]

alors que sur une partie du trajet dans les deux sens, il n'y avait plus de places dans le train. Bien qu'avertis des places debout seulement, certains voyageurs ont choisi le train. Je suis passé là dimanche, monsieur le président, et je peux vous assurer pourquoi ils ont pris le train. A cause du mauvais temps, le fourgon à bagages fut mis à leur disposition, ce qui est contraire à notre politique.

Dans des conditions climatiques extrêmement hostiles, nos trains ont certes accusé du retard. Mais pendant une partie du temps, les autres modes de transport, eux, n'ont pas marché du tout.

Les Canadiens s'attendent tout simplement à ce que leurs trains roulent, beau temps, mauvais temps, même s'ils acceptent que d'autres modes de transport soient immobilisés.

Another lesson comes across clearly and is supported by a program of additional research VIA has carried out amongst the general public over the last year.

The message is strong and clear: Canadians want and require a modern passenger rail service. While they have some tolerance for VIA's shortcomings, they have far higher expectations of us than we can now always deliver. Modernization can change this. On the other hand, the majority of Canadians are far more supportive than our critics would have you believe.

This support for the passenger rail service in Canada is not confined to any one class or group of Canadians, nor to any one region. Indeed, the findings of our own studies are astonishingly uniform from province to province, and two independent studies, not carried out for VIA, brought us a similar message.

Perhaps more promising from VIA's economic point of view is that Canadians who have not travelled by rail recently incidate a greater willingness to use a modernized rail service for both pleasure and business. A modernized VIA will attract more passengers.

Mr. Chairman, I find these studies very encouraging—but also very demanding. The public out there is watching VIA very closely, very expectantly. If we do well, we will have their blessing, but I feel they will be severely critical if they do not soon understand clearly that the VIA modernization process is under way. If we seem to delay, we must beware of public wrath.

That brings me to another point I would like to put before honourable senators. In all the measures I have described to you today now being taken by VIA, there is a common thread. They cannot be accomplished overnight. If I have discovered one thing in my 15 months at VIA, it is that a railway is a large, complex and inflexible system that cannot be modernized at a wave of a magic presidential wand—not even with the full support of honourable senators or of their honourable colleagues in the other place, much as your support and theirs is needed and welcomed.

[*Traduction*]

"sold out". Despite being told that it was "standing-room-only", some passengers elected to ride. I passed by there on Sunday, Mr. Chairman, and I can tell you why they elected to ride. Because of conditions, the baggage-car was made available, contrary to our policy.

Under exceptionally bad weather conditions, certainly we ran late, but part of the time other modes of transportation just didn't run at all.

Canadians simply expect their trains to keep running, no matter what the weather, while accepting that other modes cannot.

Mais il y a une autre leçon à tirer de cette expérience, et cette leçon a été confirmée par un sondage que VIA a mené auprès du public l'année passée.

Le message est sans équivoque: les Canadiens ont besoin d'un service ferroviaire moderne de transport de voyageurs et ils en veulent un. S'ils sont capables d'une certaine tolérance devant les lacunes de VIA, leurs attentes sont nettement supérieures à ce que nous sommes actuellement en mesure de leur offrir. Mais la modernisation peut changer tout cela. En outre, la plupart des Canadiens nous appuient bien plus que nos critiques ne le laissent croire.

L'appui réservé aux services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada ne vient pas uniquement d'une catégorie ou d'un groupe de Canadiens, voire d'une région en particulier. En fait, les résultats de notre enquête sont remarquablement uniformes d'une province à l'autre, et deux autres études qui n'ont pas été menées pour le compte de VIA contiennent les mêmes conclusions.

Ce qui est, peut-être, plus prometteur pour VIA, sur le plan économique, c'est que les Canadiens qui n'ont pas voyagé en train récemment se sont montrés plus disposés à emprunter un service modernisé, tant pour leurs voyages d'agrément que pour leurs déplacements professionnels. Une fois modernisée, VIA attirera plus de voyageurs.

Monsieur le Président, je trouve ces études fort encourageantes, mais aussi très exigeantes. Le public surveille VIA de très près et attend beaucoup d'elle. Si nous réussissons, nous recevrons sa bénédiction, mais j'ai le sentiment que le public se montrera extrêmement sévère s'il ne comprend pas rapidement et clairement que la modernisation de VIA est en cours. Si nous avons l'air de retarder le processus, il faut nous attendre à ce que le public manifeste son mécontentement.

Cela m'amène à un autre point que j'aimerais soumettre à la réflexion des honorables sénateurs. Toutes les mesures que prend actuellement VIA, et que je viens de vous décrire, ont un dénominateur commun: aucune ne peut être réalisée du jour au lendemain. S'il y a une chose que j'ai comprise pendant mes quinze premiers mois à VIA, c'est qu'une société de chemin de fer est une grosse machine, complexe et rigide, qui ne peut être modernisée d'un coup de baguette magique du président même avec tout l'appui des honorables sénateurs ou celui de leurs honorables collègues de l'autre endroit, bien que cet appui soit évidemment nécessaire et bienvenu.

[*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 and 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.

[*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 XXIe 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?

M. 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

[*Text*]

Senator Riley: Why would that amount be taken off?

Mr. Franche: That amount, the cost of back-shopping, was normally capitalized in the past.

Senator Riley: What do you mean by "back-shopping"?

Mr. Franche: "Back-shopping" is the term for the overhaul of pieces of equipment. Every five years a car is overhauled completely at one of the major repair shops in Moncton, Montreal or Toronto. The amount of money that is normally spent on this item called back-shopping is in the order of $60 million a year, give or take $5 million. In the past, it was always considered to be a capital improvement. This year the CTC decided that part of that amount should be considered an operating cost rather than a capital cost. We have therefore absorbed that amount, which was not planned for in our budget, and we have taken it off the capital side. That is why I say that the operating aspect of our cost is down to $434 million, if you want to compare apples with apples.

Senator Riley: You will still receive this revenue of $521 million from the government?

Mr. Franche: No, we will get $451 million from the government.

Senator Riley: Where will you get the $17 million?

Mr. Franche: The $17 million will come from the government.

Senator Riley: I am talking about government revenue; this is part of the revenue you receive from the government.

Mr. Franche: Oh, yes. It is part of the difference between the revenues we make from our passengers and the cost of service in total, and the difference is paid by the government. In the past, the government also paid on the capital side and this is why I say that the $17 million has been transferred. It would have been paid either way. Otherwise, I would say that last year we got $449 million plus back-shopping.

Senator Riley: Your words are these:

> . . . I can report that VIA's demands on the government, for the first time in our short history, were somewhat lower in 1983 than for the previous year.

The $17 million and the $523 million, or whatever it is, all comes from the taxpayer, is that not correct?

Mr. Franche: Of course.

Senator Riley: Yes, so your government revenues in 1983 do amount to $523 million?

Mr. Franche: No, sir, they will amount to $451 million. The $523 million appears in the blue book, but it will not be paid to us. I can tell you that we have finished 1983 and that it has not been paid to us.

[*Traduction*]

dans les frais d'exploitation et non d'immobilisation. Si l'on soustrait ces 17 millions du montant de 451 millions, on obtient 434 millions.

Le sénateur Riley: Et pourquoi ce montant serait-il soustrait?

M. Franche: Les coûts de révision, étaient habituellement capitalisés dans le passé.

Le sénateur Riley: Qu'entendez-vous par «révision»?

M. Franche: Le terme «révision» désigne la remise en état de l'équipement. Chaque wagon fait l'objet d'une révision complète tous les cinq ans dans un de nos principaux ateliers de réparation, à Moncton, à Montréal ou à Toronto. On consacre habituellement environ 60 millions de dollars par année à ce poste, à 5 millions près. Ce poste a toujours été considéré comme une dépense en immobilisations. Cette année, la C.C.T. a décidé qu'une partie de ce montant devait plutôt être inscrite au poste des frais d'exploitation. Nous avons donc absorbé ce montant, ce qui n'était pas prévu dans notre budget, et l'avons soustrait du capital. C'est pourquoi j'ai dit que nos frais d'exploitation étaient tombés à 434 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Est-ce le gouvernement qui vous versera la somme de 521 millions de dollars?

M. Franche: Non, le gouvernement nous versera 451 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Qui vous fournira les 17 millions qui restent?

M. Franche: Le gouvernement.

Le sénateur Riley: Je fais allusion à la contribution du gouvernement; cela fait partie des sommes que vous recevez du gouvernement.

M. Franche: Oui. Cette somme fait partie de la différence entre nos recettes voyageurs et le coût global du service, et c'est le gouvernement qui paye cette différence. Le gouvernement, dans le passé, contribuait également aux dépenses d'immobilisations, et c'est pourquoi je dis que la somme de 17 millions de dollars a été transférée. Cette somme aurait été versée d'une façon ou d'une autre. Autrement dit, l'année dernière, nous avons reçu 449 millions de dollars, plus les coûts de révision.

Le sénateur Riley: Vous avez dit, et je cite:

> . . . Je peux dire que les demandes de VIA auprès du gouvernement ont été, pour la première fois de notre brève histoire, un peu inférieures en 1983 à ce qu'elles avaient été l'année dernière.

Les 17 et les 523 millions de dollars, ou je ne sais plus, soit versés par le contribuable, n'est-ce pas?

M. Franche: Évidemment.

Le sénateur Riley: Oui, de sorte que la contribution du gouvernement en 1983 s'élevait à 523 millions de dollars?

M. Franche: Non, sénateur, elle était de 451 millions. C'est le chiffre de 523 millions qui paraît dans le Livre bleu, mais ne nous toucherons pas cette source. L'année 1983 est écoulée et nous ne l'avons pas reçue.

[*Text*]

Senator Riley: What is your figure?

Mr. Franche: Our figure is $451 million.

Senator Riley: The $17 million is added to the $451 million?

Mr. Franche: The $17 is included in the $451 million.

Senator Riley: The 1982 figure was $449 million and the 1983 figure was $451 million?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: You have therefore received $2 million more?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: Yet you say that the amount is considerably less?

Mr. Franche: I have said that it is somewhat lower.

Senator Riley: Lower, yes, but it is still more?

Mr. Franche: No, I maintain that we do not have the same items in there.

Senator Riley: I am not an accountant, but tax money is tax money, to my mind. I have your operating budget for 1983 as being $521 million. You say that it is $523 million?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: Your capital budget was $182 million, is that not right?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: Your total was $703 million?

Mr. Franche: That would be roughly correct, yes.

Senator Riley: What is the overall increase in terms of percentages?

Mr. Franche: That is not our 1983 requirement from the government. Our 1983 requirement from the government, if we take capital and operating, will be $451 million plus approximately $170 million, if I recall correcly, which totals approximately $621 million. That compares to what was being planned, which was $182 million plus $523 million, which would have been $705 million.

Senator Riley: What did you pay to the railways for the year 1983? Do you have your last bill yet?

Mr. Franche: Not yet, no.

Senator Riley: How much did the first bills amount to for 1983?

Mr. Franche: I will be glad to supply the information later if you wish, Mr. Chairman, but I do not have it by memory. The annual statement has been audited and I do not have all of the figures relating to every item. The last actual bill for December will come some time at the end of March or April. We make provision for what we think the bill is.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Quel montant avez-vous reçu?

M. Franche: Nous avons reçu 451 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Les 17 millions s'ajoutent aux 451 millions de dollars?

M. Franche: Les 17 millions sont compris dans les 451 millions.

Le sénateur Riley: Les données pour 1982 étaient de 449 millions et, pour 1983, de 451 millions?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Vous avez donc reçu 2 millions de plus?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Et vous dites que ce montant est nettement moins élevé?

M. Franche: J'ai dit qu'il était moins élevé dans une certaine mesure.

Le sénateur Riley: Moins élevé, oui, mais supérieur?

M. Franche: Non, je soutiens que ce ne sont pas les mêmes postes qui figurent au budget.

Le sénateur Riley: Je ne suis pas comptable, mais pour moi, les impôts sont les impôts. Votre budget d'exploitation pour 1983 était de 521 millions de dollars. Vous dites qu'il s'élève à 523 millions?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Votre budget d'immobilisations était de 182 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Pour un total de 703 millions?

M. Franche: A peu près, oui.

Le sénateur Riley: Quelle est l'augmentation totale en termes de pourcentage?

M. Franche: Ce chiffre ne correspond pas au montant que nous exigeons du gouvernement pour 1983. Si nous tenons compte des budgets d'exploitation et de dépenses d'immobilisations nos besoins pour 1983 seront de 451 millions, plus environ 170 millions, si je ne m'abuse, ce qui fait au total environ 621 millions de dollars. Cela correspond à nos prévisions, soit 182 millions, plus 523 millions, pour un total de 705 millions.

Le sénateur Riley: Qu'avez-vous versé aux sociétés ferroviaires en 1983? Avez-vous reçu votre dernière facture?

M. Franche: Non, pas encore.

Le sénateur Riley: Quel était le montant de vos premières factures pour 1983?

M. Franche: Je me ferai un plaisir de vous fournir ces renseignements plus tard, monsieur le président, mais je ne les connais pas de mémoire. L'état de compte annuel a été vérifié, et je n'ai pas les données qui ont trait à tous les postes. La dernière facture, celle de décembre, nous sera présentée à la fin de mars ou d'avril; nous prévoyons des sommes pour son acquittement.

[*Text*]

Senator Riley: You must have an estimate for the total amount of the bills?

Mr. Franche: Yes, but I do not have that information at my fingertips. Perhaps one of my colleagues does.

We are forecasting, Mr. Chairman, charges from the two operating railways to be about $384 million.

Senator Riley: That covers all of the bills, does it?

Mr. Franche: That covers all of the bills as we forecast them at the moment, which means that we have a contingency in there as to what 13th and 14th bills will be. I do not have those details with me. We also have our own charges on top of that as the expenses. Some of them will direct operations and maintenance. Therefore, the cost of the two railways is about $384 million, when we were previously forecasting $457 million.

Senator Riley: You are estimating the 14th bill?

Mr. Franche: Yes, the 13th and 14th bills; we always do that.

Senator Riley: Therefore, the bulk of the government revenue is about $451 million. How much do the bills amount to?

Mr. Franche: I believe we said $384 million.

Senator Riley: Therfore, the bulk of what you receive from the government will go to the two railways, is that right?

Mr. Franche: It is very close; that's quite right, give or take a few million.

Senator Riley: The rail operating expense: that is what you pay the railways; is that so?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: What does that include?

Mr. Franche: That includes the line haulage, station cost, maintenance cost, swtiching charges, train control, crews and dispatching. You will recall that the conductors, trainmen and locomotive engineers are employees of CN or CP. They are not employees of VIA.

Senator Riley: So they are billing you for that?

Mr. Franche: That's right.

Senator Riley: Are they billing you for amounts above the wages of those people?

Mr. Franche: They bill on their R-6313, which will include the direct wages, fringe benefits, and what we call superintendence and overheads.

Senator Riley: I presume that "overheads" means the paper work involved in processing the wages, and so on, of VIA?

Mr. Franche: I presume it does. It is a complex costing order.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Vous devez avoir une idée de ce que sera le montant total des factures?

M. Franche: Oui, mais je ne connais pas ces renseignements par cœur. Un de mes collègues le saurait peut-être.

D'après nos prévisions, monsieur le président, les frais que nous réclameront pour les deux sociétés ferroviaires s'élèverait à 384 millions de dollars environ.

Le sénateur Riley: Cela couvre toutes les factures, n'est-ce pas?

M. Franche: Selon nos prévisions actuelles, oui, ce qui veut dire que nous avons des fonds en réserve pour la treizième et la quatorzième factures. Je n'ai pas ces renseignements avec moi. Nous devons également tenir compte de nos propres frais, dont une partie va à l'exploitation et à l'entretien. En conséquence, les frais exigés par les deux sociétés ferroviaires s'élèveront à environ 384 millions de dollars, alors que nous avions prévu qu'ils seraient de 457 millions.

Le sénateur Riley: Avez-vous calculé la quatorzième facture?

M. Franche: Oui, la treizième et la quatorzième; nous le faisons toujours.

Le sénateur Riley: En conséquence, la contribution totale du gouvernement s'élèvera à 451 millions de dollars environ. Quel est le montant des factures?

M. Franche: Je crois que nous avons dit 384 millions.

Le sénateur Riley: Donc, les sommes que vous recevrez du gouvernement seront versées à peu près entièrement aux deux sociétés, n'est-ce pas?

M. Franche: C'est à peu près exact, à quelques millions près.

Le sénateur Riley: Ce sont les frais d'exploitation des voies ferrées que vous payez aux sociétés ferroviaires, n'est-ce pas?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Que comprend ce montant?

M. Franche: Il comprend le transport, les coûts relatifs aux services de gare, les frais d'entretien, les frais d'aiguillage, le système de commande des trains, les équipes et l'expédition. Le chef de train, les agents de train et les conducteurs des locomotives sont des employés du CN ou du CP, et non de VIA Rail.

Le sénateur Riley: Les sociétés ferroviaires vous facturent donc ces frais?

M. Franche: C'est exact.

Le sénateur Riley: Les frais facturés sont-ils supérieurs au traitement de ces gens?

M. Franche: Les sociétés utilisent l'ordonnance R-6313, qui comprend les salaires directs, les avantages sociaux, ce que nous appelons la surveillance, et les frais généraux.

Le sénateur Riley: Je suppose que par «frais généraux», vous entendez le travail administratif nécessaire au traitement des salaires, et ainsi de suite, des employés de VIA Rail?

M. Franche: Je le suppose. C'est une ordonnance très complexe.

[*Text*]

Senator Riley: During the last session we spoke about passes. Do you honour all passes from both railroads?

Mr. Franche: We honour the passes that the railroads have agreed to admit. If I recall correctly, there are approximately 200,000 admitted by CN, approximately 50,000 admitted by CP and approximately 8,000 given by VIA. We honour those and we are reimbursed through an agreement with the two companies.

Senator Riley: How much are you reimbursed; what percentage?

Mr. Franche: It is increasing, from approximately 50 per cent to approximately 70 per cent.

Senator Riley: You must have a figure of what the passes that are honoured are costing you for both CN and CP employees.

Mr. Franche: We do not try to cost that. We bill the railway only for the passes that are used.

Senator Riley: How much did you bill them for in 1983?

Mr. Franche: Approximately $11 million or $12 million. We billed for only part of the year in 1983. It was about $6 million. We do not yet have a full year for billing.

Senator Riley: What do you estimate the bill will be for a full year?

Mr. Franche: Approximately $9 million or $10 million.

Senator Riley: The last time that evidence was given to this committee, I believe the figure was around $10 million or $11 million. That is money that you are paying to the railways as a result of the agreement.

Mr. Franche: That is money that we receive from the railways. We bill them and they pay us.

Senator Riley: You are billing them for 50 per cent; is that so?

Mr. Franche: It is a little bit more. I am told it is 65 per cent. Approximately two-thirds.

Senator Riley: So it is costing you how much to carry these passengers?

Mr. Franche: For ease of calculation, let us use a figure of $10 million. The fare equivalent would be approximately $15 million. That is based on a standard fare. Many of our passengers travel on different discounts, and so on, and we cannot qualify that.

Senator Riley: The taxpayer is paying for a fringe benefit to CN and CP employees through VIA Rail. Why?

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Lors de la dernière audience, nous avons parlé de laissez-passer. Acceptez-vous tous les laissez-passer accordés par les deux sociétés ferroviaires?

M. Franche: Nous acceptons les mêmes laissez-passer que les sociétés ferroviaires. Si je me m'abuse, le CN en a accordé environ 200,000 le CP environ 50,000 et VIA Rail environ 8,000. Nous acceptons ces laissez-passer et nous sommes remboursés aux termes d'une entente conclue avec les deux sociétés.

Le sénateur Riley: Que recevez-vous en guise de remboursement? Quel pourcentage?

M. Franche: Ce pourcentage est passé de 50 à 70 p. 100 environ.

Le sénateur Riley: Vous devez avoir des données sur ce que vous coûtent les laissez-passer accordés aux employés du CN et du CP.

M. Franche: Nous ne faisons pas de calcul à cet égard. Nous ne facturons les sociétés que pour les laissez-passer qui sont utilisés.

Le sénateur Riley: Quel était le montant de cette facture en 1983?

M. Franche: Environ 11 ou 12 millions de dollars. Sa facture ne courvait qu'une partie de l'année en 1983 et s'élevait environ 6 à millions de dollars. Nous ne les avons pas encore facturées pour une année complète.

Le sénateur Riley: D'après vous, quel sera le montant de la facture pour une année complète?

M. Franche: Environ 9 ou 10 millions de dollars.

Le sénateur Riley: D'après les derniers témoignages qu'a reçus le comité, je crois que ce chiffre était de 10 ou 11 millions, ce qui représente le montant que vous versez aux sociétés dans le cadre de l'entente.

M. Franche: Ce montant représente l'argent que nous recevons des sociétés ferroviaires. Nous les facturons, et elles nous payent.

Le sénateur Riley: Vous les facturez dans une proportion de 50 p. 100, n'est-ce pas?

M. Franche: Ce pourcentage est un peu plus élevé; il est de 65 p. 100, d'après ce qu'on me dit, soit environ les deux tiers du montant.

Le sénateur Riley: Combien vous coûte le transport de ces passagers?

M. Franche: Prenons un montant de 10 millions de dollars pour simplifier le calcul. Les recettes normales seraient d'environ 15 millions; ce chiffre est basé sur le tarif standard. Bon nombre de nos passagers bénéficient cependant de réductions diverses de sorte que nous ne pouvons avoir une idée précise à ce sujet.

Le sénateur Riley: Pourquoi le contribuable doit-il faire les frais des avantages accordés aux employés du CN et du CP par l'entremise de VIA Rail?

[*Text*]

Mr. Franche: Let me put it this way: When the passenger and the freight aspects were separated, there were acquired rights, if you wish, of employees to passes. Obviously there was some difficulty at the beginning in reaching agreement. We wanted to be paid for that. An agreement was reached that gradually increased that portion. But is the Canadian public really paying extensively for those passes? I am not sure, because while we receive about $10 million, the full fare would amount to approximately $15 million. If you were to say that many people travelled on VIA Rail at a discount of 40 per cent, the figure would be close to that amount. So it is debatable whether the Canadian public really pays extra for that, or whether it is costing us more money for extra coaches or cars to handle the customers, spread throughout the year.

Senator Riley: Perhaps other senators might wish to ask questions.

Senator Perrault: In the total picture, the question I wish to raise may seem minor, but to those who live on Vancouver Island the matter is quite important. I refer to the passenger service provided by the island's Railway. Some workers approached me for a meeting a few months ago and they were extremely critical of the operation of passenger service on Vancouver Island. They said the equipment was totally obsolete, being on old Budd car that broke down at frequent intervals. There was none of the fancy equipment that they have in parts of central Canada. They said that the schedules were bad, that there were practically no creature comforts. They said there was almost no promotion of the service. These are the allegations, Mr. Chairman. They recalled the historical fact that the Canadian Pacific Railway, in return for a pledge to provide passenger service on Vancouver Island in perpetuity, were given extensive tracts of land containing valuable coal and forestry resources. The company received immense amounts of money from the land that was granted to it in exchange for the preservation of passenger service.

I would like to ask our witness, through you, Mr. Chairman, whether a serious effort is being made to upgrade and improve the service on Vancouver Island and to examine the passenger service being provided there under modern service conditions? The history of transportation on the island has not been particularly honourable during the past 15 years. Indeed the CPR, as I mentioned earlier, had to be ordered to rebuild its bridges. They allowed the bridges to fall down and then said "Well, of course, the trains cannot run and it means that we are out of the passenger business". The Canadian Transport Commission said "You are not going to get away with that. You have to rebuild those bridges and restore the service".

The witness has spoken about the state of the art, and Canadian design in new rail vehicles. We have heard about the superb advances being made and we have talked in terms of

[*Traduction*]

M. Franche: Laissez-moi vous expliquer: lorsque les services de fret ont été dissociés des services de transport des voyageurs, les employés avaient acquis le droit, si vous voulez, d'avoir des laissez-passer. On a évidemment éprouvé certaines difficultés au début avant d'arriver à un accord. Nous voulions être remboursés pour la reconnaissance de ce droit. Nous avons donc conclu un accord qui augmentait progressivement ce pourcentage. Mais est ce que se sont les contribuables canadiens qui payent effectivement ces laissez-passer? Je n'en suis pas sûr; nous recevons environ dix millions de dollars, alors que le plein montant est d'environ 15 millions. Si beaucoup de personnes voyageaient à bord de VIA Rail en bénéficiant d'une réduction de 40 p. 100, les données correspondraient grosso modo à ce montant. On peut donc se damander si les contribuables canadiens versent effectivement des sommes supplémentaires pour ce service ou s'il ne nous en coûte pas plus cher, pendant toute l'année, pour fournir des voitures ou des wagons supplémentaires afin de transporter les clients.

Le sénateur Riley: Les autres sénateurs voudraient peut-être poser des questions.

Le sénateur Perrault: La question que je veux soulever peut, en perspective vous paraître secondaire, mais elle est d'une grande importance pour ceux qui vivent dans l'Île de Vancouver. Je fais allusion au service voyageurs offert par la société ferroviaire de l'île. Certains employés sont venus me voir il y a quelques mois; ils étaient extrêmement insatisfaits du service offert dans l'île de Vancouver. Ils m'ont dit que la matériel était désuet, que le train onnibus tombait souvent en panne et que la région ne disposait pas du matériel moderne que l'on trouve dans certaines parties du centre du Canada. Ils m'ont dit aussi que les horaires étaient mal faits, qu'il n'y avait pratiquement pas de confort matériel. Ils ont ajouté qu'on faisait très peu pour faire connaître le service. Voilà ce qu'on allègue monsieur le Président. Ces employés ont déclaré que la société Canadien Pacifique, qui s'était engagée à fournir à perpétuité des services voyageurs dans l'île de Vancouver, avait reçu en retour de vastes étendues de terre qui renfermaient des ressources forestières et houillère importantes. La société a réalisé d'énormes profits grâce aux terres qui lui ont été accordées en échange du service qu'elle s'était engagée à maintenir.

Je voudrais demander à nos témoins, monsieur le Président, si de sérieux efforts ont été déployés pour améliorer le service offert dans l'île de Vancouver et pour étudier le genre de service qui pourrait être offert aux voyageurs au moyen d'équipement moderne? Les services de transport offerts dans l'île n'ont pas été particulièrement extraordinaires au cours des quinze dernières années. En fait, on a ordonné au CP, comme je l'ai mentionné plus tôt, de reconstruire ses ponts. En a négligé de les entretenir pour ensuite déclarer que les trains ne pouvaient plus y circuler et donc, qu'elle ne parvient plus offrir de service voyageurs. La Commission canadienne des transports décidé que les choses ne se passeront pas ainsi et a sommé la société de reconstruire les ponts et de reprendre le service.

Le témoin a parlé des techniques de pointe et des nouveaux wagons construits au Canada. Nous avons entendu parler des progrès remarquables qui ont été accomplis et des problèmes

[*Text*]

the technical problems that took place regarding the bearings on some of the new equipment in central Canada. But on Vancouver Island they have not seen any sign of any new equipment for years. As a matter of fact, they say "Come to see our Budd cars and what transportation was like 30 years ago. Come and ride our railway". I am wondering whether we are going to attempt to meet the legitimate needs of the people who live on Vancouver Island. Will a fair trial be given using modern equipment on Vancouver Island? Only then can we judge whether or not the people on Vancouver Island want passenger service and will use it. We can then meet that problem if, in fact, it arises.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the whole question of the E & N Railway on Vancouver Island, to which I am sure the honourable senator is referring, was the subject of a hearing by the Canadian Transport Commission during which it was decided that the service should continue for the next five years. It is part of an ongoing process, as I understand it. Things are a little complicated in this railway business as I have found out.

Senator Perrault: There always seems to be a reprieve in the last minute to save it for another five years, but is there going to be a serious test with quality service?

Mr. Franche: To have a serious test we need new equipment and we don't have new equipment. The state-of-the-art equipment is not available at this time. You are quite right in saying that we are dealing with Budd equipment, the type of equipment that would probably do well in many other parts of the country but has its shortcomings as an older piece of equipment. Until such time as we have developed new trains, I do not see any new pieces of equipment going to the E&N for the next five years. At the moment we are trying to maintain the service and see what use is made of it.

Senator Perrault: But surely there is a piece of equipment in North America that can be brought in to replace the accident prone, throughly obsolete, railway museum type of equipment being used on Vancouver Island. We are all thrilled about the stories of this new equipment zipping through the Montreal-Toronto corridor, but there are taxpayers in the other part of the country that would like a break. I think some of our friends from the Maritimes feel the same way. We feel that there is an element of discrimination here. Has a serious attempt been made to find a self-propelled railway vehicle that is younger than 40 years old for Vancouver Island?

Mr. Franche: We have on hand various types of self-propelled vehicles, but they are all of the same vintage. They have been repaired and upgraded at various stages with different types of engines and so forth. This equipment is being used on many runs, including the Montreal-Ottawa run and runs in the Atlantic Provinces.

Senator Perrault: How many are being used between Toronto and Ottawa and Montreal?

[*Traduction*]

techniques que posaient les parliers de certaines pièces nouvelles dans le centre du Canada. Mais il y a des années que l'île de Vancouver n'a pas reçu de nouvel équipement. En fait, les gens de l'île vous invitent à aller voir leurs trains onnibus pour vous rendre compte du genre de service de transport qu'on offrait il y a trente ans. Je me demande si nous allons prendre des mesures pour satisfaire les besoins réels des habitants de l'île de Vancouver. Allons-nous vraiment essayer d'utiliser de l'équipement moderne dans l'île de Vancouver? Ce n'est qu'à ce moment-là que nous serons en mesure de savoir si les habitants de l'île veulent un service voyageurs et s'ils sont prêts à l'utiliser. Nous pourrons ensuite faire face à ce problème, s'il se pose.

M. Franche: Monsieur le président, la question de la E&N Railway dans l'île de Vancouver, question à laquelle l'honorable sénateur fait sûrement allusion, a été étudiée par la Commission canadienne des transports. Celle-ci a décidé que le service sera maintenu au cours des cinq prochaines années. D'après ce que je crois comprendre, il s'agit d'un programme à long terme. Les choses sont toujours un peu compliquée dans les services ferroviaires, comme j'ai pu le découvrir.

Le sénateur Perrault: Mais on semble toujours prêts à accorder un sursis à la dernière minute pour sauver le service pendant encore cinq ans. Allons-nous faire un essai sérieux en maintenant un service de qualité?

M. Franche: Pour effectuer un essai sérieux, il faut un nouvel équipement, et nous n'en avons pas. Nous ne pouvons obtenir de matériel de pointe en ce moment. Vous avez raison de dire que cet équipement est désuet, et qu'il pourrait probablement servir dans d'autres parties du pays, même s'il présente certains inconvénients à cause de son âge. Je ne crois pas que la E&N Railway recevra de nouvelles pièces au cours des cinq prochaines années, autrement dit pas avant que nous ayons construit de nouveaux trains. A l'heure actuelle, nous essayons de maintenir le service et de voir quel usage on en fait.

Le sénateur Perrault: Mais on peut sûrement trouver des trains en Amérique du Nord pour remplacer le matériel totalement désuet que l'on trouve dans l'île de Vancouver et qui n'est bon que pour causer des accidents ou figurer dans les musées. Nous sommes tous enthousiasmés par ce nouveau train qui traverse comme une flèche le corridor Montréal-Toronto, mais il y a des contribuables à l'autre bout du pays qui en voudraient tout autant. Je crois que certains de nos amis des Maritimes partagent cet avis. Il y a un élément de discrimination dans cette histoire. Avons-nous essayé sérieusement de trouver un train qui compte moins de quarante années de service pour desservir l'île de Vancouver?

M. Franche: Nous disposons de divers types de trains, mais tous sont de la même époque. Ils ont été réparés bien des fois et équipés de moteurs différents, entre autres. On se sert de ces trains sur de nombreuses voies, y compris sur le tronçon Montréal-Ottawa et dans les provinces de l'Atlantique.

Le sénateur Perrault: Combien sont utilisés entre Toronto, Ottawa et Montréal?

[*Text*]

Mr. R. J. Guiney, Vice-President, VIA Rail: There are twelve on the Montreal-Ottawa service and thirty two in south-western Ontario.

Senator Perrault: Exactly the same type?

Mr. Guiney: Yes. There are 21 such pieces in the Maritimes plus 3 at Calgary for the Calgary-Edmonton service.

Mr. Franche: So we are running about 65 or 70 of these units across the country.

Senator Perrault: What kind of food service do they have aboard these cars? When I met with the workers there was almost the suggestion that people bring their own food on board because there was none offered on the train. What are we doing to provide beverage and food services?

Mr. Franche: I don't know about the E&N. However, certain cars have lunch counters, but other cars have no food service at all.

Senator Perrault: That is not the kind of service that alternative forms of transportation offer. How can we be competitive, if we don't keep pace with some of the other modes of transportation? I know that the chairman does not feel this way, but I have a feeling that there are some who have a devout wish for this line to expire from benign neglect, so that five years from now it can become an artifact in Canada's rich history of railways. For example, what kind of budget is anticipated to advertize this line as a tourist trip because it goes through some of the most beautiful landscape in the world?

Mr. Franche: I don't know the budget for advertisement and I cannot tell you.

Senator Perrault: Again, the workers allege that there is practically no publicity, that it is one of the best kept secrets in British Columbia. I would appreciate that information, if it is possible to obtain it, because there are some very distressed workers out there and the potential travellers are not being sought out. Is any thought being given to relocating the passenger terminal to a more central place in the City of Victoria so people will have a more convenient place to board and disembark from the train. At present the station is on the outskirts of town and it would take a squad of RCMP detectives to find it.

Mr. Franche: This is a typical problem. The station was located downtown but it was put outside town at the request of the city. Now there is talk of putting it back in the centre of town.

Senator Perrault: I was heartened when I saw in your report that the Quebec station is scheduled to be relocated in town again. In many ways Victoria, British Columbia is the counterpart of Quebec City. There is a similarity in the heritages of these two cities.

Mr. Franche: I agree that there is a parallel between the two cities. To me they are the two most interesting Canadian cities. Quebec is as French as French can be and Victoria is as Brit-

[*Traduction*]

M. R. J. Guiney, vice-président de VIA Rail: Il y en a douze sur le tronçon Montréal-Ottawa et trente-deux dans le sud-ouest de l'Ontario.

Le sénateur Perrault: Exactement du même type?

M. Guiney: Oui. Il y a aussi 21 trains de ce genre dans les Maritimes, plus trois à Calgary qui desservent la ligne Calgary-Edmonton.

M. Franche: Nous exploitons donc entre 65 et 70 de ces trains au pays.

Le sénateur Perrault: Quel genre de services de restauration offre-t-on à bord de ces trains? D'après les employés que j'ai rencontrés, les gens devraient apporter leur propre nourriture parce qu'on ne leur en offre aucune. Quelles mesures compte-t-on prendre pour offrir des services de restauration?

M. Franche: Je ne sais ce qui se passe pour la E&N Railway. Toutefois, alors qu'on trouve des casse-croûtes dans certaines voitures, d'autres n'offrent aucun service de restauration.

Le sénateur Perrault: Il ne s'agit du genre de services qu'offrent d'autres modes de transport. Comment pouvons-nous espérer devenir concurrentiels si nous n'emboitons pas le pas à d'autres moyens de transport? Je sais que le président n'est pas d'accord, mais j'ai l'impression que d'autres espèrent avec ferveur que cette ligne disparaisse par suite de notre négligence et que, d'ici cinq ans, elle devienne une relique de la riche histoire des chemins de fer au Canada. Par exemple, quels montants sont prévus pour attirer les touristes sur cette ligne étant donné que celle-si traverse quelques-uns des plus beaux paysages du monde?

M. Franche: Comme je ne connais pas le budget prévu pour la publicité, je ne puis vous répondre.

Le sénateur Perrault: Les employés prétendent également que ce service n'est pour ainsi dire pas annoncé, qu'il s'agit d'un des secrets les mieux gardés en Colombie-Britannique. J'aimerais que vous me fournissiez ces renseignements, si vous pouvez les obtenir, étant donné que de nombreux employés de la région se préoccupent sérieusement de la question et qu'on pourrait attirer beaucoup de voyageurs si on les sollicitait. A-t-on songé à déménager la gare des voyageurs dans un endroit plus central à Victoria, pour faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs. La gare se trouve à l'heure actuelle en banlieue, et il faudrait une armée de détectives de la G.R.C. pour la trouver.

M. Franche: C'est un problème courant. La gare se trouvait au centre de la ville, mais, à l'instigation des autorités de la ville, elle a été déménagée en banlieue. Des pourparlers sont présentement en cours pour la ramener au centre-ville.

Le sénateur Perrault: J'étais tellement heureux d'apprendre dans votre rapport qu'on avait l'intention de remaner la gare de Québec au centre-ville. La ville de Victoria ressemble à bien des égards à la ville de Québec; on peut en effet établir un parallèle entre le patrimoine de ces deux villes.

M. Franche: je suis tout à fait d'accord sur ce point. Ce sont, selon moi, les deux villes les plus intéressantes du Canada. Québec est aussi française qu'on peut l'être, et Victoria, aussi

[*Text*]

ish as British can be. I am aware that there were discussions between my vice-president and the mayor, and we said, "Look, you wanted it out of town".

Senator Perrault: That was done by his predecessor, and your predecessor made the decision. So we are starting out anew.

Senator Le Moyne: Why is it impossible to get out of Montreal or Ottawa faster than we do? I think we could easily gain 45 minutes and we would not need these beautiful zipping things that Senator Perrault was talking about, but just old-fashioned trains—even steam.

Mr. Franche: I will ask Mr. Guiney, who is my Vice-President of Operations, to answer your question. He is my railroader.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, some of the delay problems associated with the entrances and exits of a place such as Central Station in Montreal are due to the myriad tracks connected to the station, with all the switching necessary to go from track to track. Certainly, it is possible to go faster, but the customer's discomfort is aggravated each time you negotiate a switch faster than the swaying motion of the train is capable of sustaining. The time factor, however, is not 40 minutes in either Montreal or Ottawa. In the case of Ottawa it is not so difficult to get out through the terminal area, where you can sustain speed on the Alexandria Sub on the other side of a place called Hawthorne Junction. Perhaps some time may be gained by creating some form of tracking that does not require so much changing from track to track. However, the layout of Central Station in Montreal is inappropriate to undertake that, given the cost associated with the changes and the signalling requirements. In the Ottawa area we are working with Canadian National in order to achieve a better running time from about 20 miles East of Ottawa, where the track has deteriorated over the years. We are co-operating with CN in order to upgrade in 1984 and thereby obtain a better speed right into the Ottawa Station. At this point in time we are not aware of what that will achieve in terms of reduced running time, but, in fact, there are a few minutes there.

Senator Le Moyne: Surely the witness is aware that this is a North American phenomenon. We do not have that phenomenon in Great Britain or in France. We get the hell out of a station over there, and there is no discomfort at all. It is quick. For example, at St. Patrick's station or Victoria station we are out in the country in five minutes. That kind of an answer I understand is quite reasonable. I was given similar answers at the time the Bonaventure station was constructed in the 1920s or the 1930s. I was told it was impossible here. I was given that answer by railroad men. They said it was something utterly impossible, useless even to think of, that it was long in that setup. I do not know if it is all the setup, the utter lack of imagination or the heavy tradition with light rails. I do not know.

[*Traduction*]

britannique que la reine d'Angleterre. Je sais que des discussions ont eu lieu entre le vice-président de VIA Rail et le maire. Nous lui avons alors dit: «C'est vous qui vouliez que la gare soit en banlieue».

Le sénateur Perrault: C'était son prédécesseur qui le voulait, et c'est votre prédécesseur qui a pris la décision. Nous recommençons donc à zéro.

Le sénateur Le Moyne: Pourquoi est-il impossible de sortir de Montréal ou d'Ottawa plus rapidement? Je crois qu'il serait facile de gagner 45 minutes sans même avoir recours à ces belles machines rapides dont a parlé le sénateur Perrault. Nos bons vieux trains, même à vapeur, suffiraient.

M. Franche: Je demanderai, au vice-président à l'exploitation, M. Guiney, de répondre à votre question. C'est lui mon cheminot!

M. Guiney: Monsieur le président, les retards associés à la circulation d'entrée et de sortie dans un endroit comme la Gare centrale à Montréal sont dus notamment à la myriade de voies reliées à la gare et, par conséquent, à toutes les commutations nécessaires d'une voie à l'autre. Il est certes possible d'aller plus vite, mais l'incomfort des voyageurs s'accentue chaque fois qu'il faut effectuer une manœuvre plus vite que le balancement transversal du train ne le permet. Toutefois, ce n'est pas 40 minutes que l'on peut gagner, ni à Montréal ni à Ottawa. Pour ce qui est d'Ottawa, il n'est pas très difficile de sortir de la la gare et de maintenir une bonne vitesse sur l'Alexandria Sub, de l'autre côté de Hawthorne Junction. On pourrait peut-être gagner un peu de temps en élaborant un tracé qui n'exige pas autant de changements de voies. Toutefois, étant donné les coûts associés aux changements et les exigences de la signalisation, la disposition de la Gare centrale à Montréal ne permet pas d'entreprendre des travaux de ce genre. Dans la région d'Ottawa, nous travaillons de concert avec le Canadien national afin d'améliorer les choses sur une distance d'une vingtaine de milles à l'est d'Ottawa, où la voie s'est détériorée au fil des ans. Nous voudrions améliorer le service en 1984 et augmenter notre vitesse jusqu'à la gare d'Ottawa. Nous ne savons pas pour l'instant combien de temps exactement cela nous permettra de gagner. Il est toutefois possible de faire une économie de quelques minutes.

Le sénateur Le Moyne: Le témoin sait sûrement qu'il s'agit là d'un phénomène nord-américain, qui n'existe ni en Grande-Bretagne ni en France. C'est à toute vitesse que les trains quittent les gares dans ces pays, sans le moindre inconfort pour les passagers. C'est rapide. Par exemple, en sortant de la gare Saint-Patrick ou de la gare Victoria, on se retrouve en dehors de la ville en cinq minutes. Voilà qui me semble très raisonnable. J'avais obtenu des réponses semblables à celle que vous venez de me donner au moment de la construction de la gare Bonaventure dans les années 20 et les années 30. On m'avait dit qu'il était impossible d'imiter les Européens. Ce sont des travailleurs des chemins de fer qui m'avaient donné cette réponse. Ils m'avaient dit que c'était presque impossible, qu'il valait mieux ne pas y penser, qu'il faudrait attendre longtemps pour en arriver là. Je ne sais donc pas s'il faut chercher la

[*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 Moyne: 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 Moyne: 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 pourrons plus arrêter le mouvement.

Le sénateur Le Moyne: 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 débarasser 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 Moyne: 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

[*Text*]

30 years ago. We hope to make arrangements for different methods of crewing, having spare boards and people being paid while on the spare board and so forth. These are the different issues we are trying to address.

For example, we are trying to reduce the number of classifications on board the trains. We are looking at reducing the number from 13 to seven. In this way we can make more efficient use of personnel on board and so forth. This is an area which we have to discuss with the labour unions in order to make arrangements.

There are even practices with respect to the repair of trains on the maintenance side. We have succeeded at the CanCar temporary facilities in Ville St.-Pierre in making arrangements so that we can use the labour more efficiently. What I mean is that, if there is a nail that has to be banged, maybe it does not require a carpenter being hauled down from the other end of the yard to do it. Perhaps it just requires another type of employee doing what he would do at home—that is, banging in the nail or doing whatever has to be done. Obviously, you have to be careful in this area. You do not just put anyone to work using 450 volts of electricity; if he is a carpenter, for instance, you could get disastrous results. I know this can be arranged and it is being done. These are some of the areas we have been looking at.

Senator Macdonald: Like changing a light bulb, for example; you do not have to send for an engineer?

Mr. Franche: That is right. That is a very good example, senator.

Senator Riley: A moment ago we were speaking about billing and I was wondering if I could continue along that line for a minute. Do you make any purchases through the CN and CP, apart from these items which you said you were billed for? What about the pre-prepared meals, do you buy those yourself?

Mr. Franche: We normally call in bids for the pre-prepared meals.

Senator Riley: VIA does?

Mr. Franche: Yes, VIA does. We handle that ourselves.

Senator Riley: What about uniforms and things like that?

Mr. Franche: At the moment we are using the old uniforms, which is part of one of the labour practices I think Senator Macdonald was asking about. At the moment we are trying to make arrangements with the unions; but so far we have not done anything in that respect. We repair our own uniforms ourselves with our own staff. It is not done through CN or CP, except of course for the uniforms of their own employees aboard the train, which are the trainmen and the conductors.

[*Traduction*]

seulement depuis une quizaine d'années. Les employés d'Amtack sont maintenant rémunérés à l'heure et non pas en fonction du millage, comme c'était le cas il y a 20 ou 30 ans. Nous comptons prendre des mesures pour modifier les pratiques en ce qui concerne la constitution des équipes de travail, la liste de relève et la rémunération des employés affectés à la suppléance, etc. Voilà les différentes questions sur lesquelles nous nous penchons.

Nous tentons par exemple de réduire de 13 à 7 le nombre de catégories dans lesquelles sont classées les employés travaillant à bord des trains. Cela nous permettra notamment de mieux utiliser le personnel de bord. Nous devons cependant discuter de la question avec les syndicats avant de prendre des dispositions en ce sens.

Il y a même, dans le domaine de l'entretien, des pratiques relatives à la réparation des trains qui doivent être modernisées. Nous avons réussi à nous entendre avec les dirigeants des installations temporaires CanCar dans Ville Saint-Pierre pour que nous puissions prendre des mesures en vue d'une meilleure utilisation de la main-d'œuvre. Ainsi, lorsqu'il faut planter un clou, il n'est peut-être pas nécessaire de faire venir un menuisier qui se trouve à l'autre bout du chantier. On peut peut-être simplement faire appel à un autre type d'employé à qui l'on demanderait de faire exactement ce qu'il ferait s'il était chez lui, c'est-à-dire enfoncer le clou, ou accomplir quelque autre tâche. Mais il faut bien sûr faire attention. On ne peut pas demander à n'importe qui de travailler sur 450 volts d'électricité; s'il est menuisier, les résultats pourraient être désastreux. Je sais par contre que ce genre d'assouplissement est possible et que cela se fait déjà. Voilà certains domaines sur lesquels nous avons porté notre attention.

Le sénateur Macdonald: Pour remplacer une ampoule, par exemple, vous n'auriez pas besoin de faire venir un ingénieur?

M. Franche: Exactement. C'est là un très bon exemple, sénateur.

Le sénateur Riley: Tout à l'heure, nous parlions de facturation, et je me demande si nous ne pourrions pas poursuivre brièvement la discussion à ce sujet. Faites-vous par l'entremise du CN et du CP des achats autres que ceux pour lesquels vous nous avez dit que vous étiez facturés? Achetez-vous vous-mêmes les repas préparés à l'avance par exemple?

M. Franche: Nous procédons habituellement par appel d'offres.

Le sénateur Riley: C'est VIA qui fait cela?

M. Franche: Oui, c'est VIA. Nous nous en occupons nous-mêmes.

Le sénateur Riley: Qu'en est-il des uniformes et des autres choses de ce genre?

M. Franche: Pour le moment, nous nous servons toujours des anciens uniformes, ce qui nous ramène aux pratiques relatives à la main-d'œuvre sur lesquelles le sénateur Macdonald demandait des renseignements. Nous tentons actuellement d'en arriver à une entente avec les syndicats à ce sujet; mais jusqu'à présent, nous n'avons pas pris de mesure en ce sens. Nous assurons nous-mêmes l'entretien des uniformes grâce à notre propre personnel. Nous ne nous en remettons pas pour

[*Text*]

Senator Riley: They charge you for that?

Mr. Franche: They have to charge us for that.

Senator Riley: They get new uniforms but charge you?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: What about incidentals such as stationery and that type of thing?

Mr. Franche: We used to purchase through CN previously. Now we have grown up in some aspects and we have our own purchasing department. We purchase a great many of those things ourselves.

Senator Riley: You say a "great many". Do you purchase them all yourself?

Mr. Franche: We do not purchase the spare parts for maintenance that are put into the stores and taken out of the stores. At the moment stores are being replenished through the CN stores. They do the purchasing. Under the new system of maintenance facilities there will be arrangements with CN as to how that will be carried out. However, they have not been worked out as yet.

Senator Riley: When you say you purchase your stationery through bids and whatnot, do you buy all of these things by bid now?

Mr. Franche: Most of our purchasing is done by us, yes.

Senator Riley: That includes all stationery?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: I would like to return to the subject of your budget. Has the 1984 budget been prepared yet?

Mr. Franche: It has been prepared although it has not been tabled in the house as yet. It is in the process of getting government approval at the moment.

Senator Riley: When can we have access to it?

Mr. Franche: When will it be tabled in the house? I do not know at this moment, Mr. Chairman, when it will be tabled.

Senator Riley: That is up to the government, is it? It is available at any time?

Mr. Franche: It is tabled through the blue book, capital and operating budget.

Senator Riley: Getting back to your 1983 operating budget, in 1982 you had 3,779 employees, in 1983 you had 3,745 employees, which was a decrease in employees of 34. The labour cost for 1982 was $97.7 million; in 1983 it was $106.6 million. That is an increase of roughly 10.1 per cent. That is far beyond the six-and-five guidelines, is it not?

Mr. Franche: It certainly is, but all of our employees were on six-and-five. I do not know the source of the statistics, Mr.

[*Traduction*]

cela au CN ou au CP, sauf bien sûr dans le cas des uniformes de leurs employés à bord des trains, c'est-à-dire les chefs et les agents de train.

Le sénateur Riley: Ils vous facturent pour cela?

M. Franche: Il faut bien qu'ils nous facturent pour cela.

Le sénateur Riley: Ce sont eux qui obtiennent de nouveaux uniformes et c'est vous qui êtes facturés?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Que faites-vous pour le matériel accessoire, comme la papeterie et les autres articles de ce genre?

M. Franche: Autrefois, nous les achetions par l'entremise du CN. Maintenant, nous sommes devenus plus indépendants à certains égards, et nous avons notre propre service d'achats. Nous achetons un grand nombre de ces articles nous-mêmes.

Le sénateur Riley: Vous avez dit «un grand nombre»; achetez-vous vous-mêmes tout le matériel dont vous avez besoin?

M. Franche: Nous n'achetons pas les pièces de rechange destinées à l'entretien, car celles-ci sont stockées en entrepôt et nous puisons dans ces stocks selon nos besoins. À l'heure actuelle, on est en train de renouveler ces stocks par l'entremise des entrepôts du CN. Ce sont eux qui font les achats. En vertu du nouveau système d'installations d'entretien, il y aura entente avec le CN sur la marche à suivre à cet égard. Toutefois, rien n'a été convenu jusqu'à présent.

Le sénateur Riley: Quand vous dites que vous achetez votre papeterie et toutes sortes d'autres articles au moyen d'appels d'offres, faut-il comprendre que vous vous procurez maintenant toutes ces choses par appel d'offres?

M. Franche: En effet, nous faisons nous-mêmes la plupart de nos achats.

Le sénateur Riley: Y compris toute la papeterie?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: J'aimerais revenir à la question de votre budget. Avez-vous déjà préparé votre budget pour 1984?

M. Franche: Nous l'avons préparé, bien que nous ne l'ayons pas encore déposé à la Chambre. Il suit actuellement la filière d'approbation gouvernementale.

Le sénateur Riley: Quand pourrons-nous le voir?

M. Franche: Quand allons-nous le déposer à la Chambre? Je ne le sais pas pour le moment, monsieur le président.

Le sénateur Riley: La décision est laissée au gouvernement alors? On peut y avoir accès à n'importe quel moment?

M. Franche: Notre budget est déposé dans le cadre du Livre bleu, dépenses d'immobilisation et d'exploitation.

Le sénateur Riley: Pour revenir à votre budget d'exploitation de 1983, je note que vous aviez 3,779 employés en 1982 et 3,745 en 1983, soit 34 employés de moins. Or, le coût de la main-d'œuvre s'établissait à 97.7 millions en 1982 et à 106.6 millions en 1983, soit une augmentation d'environ 10.1 p. 100. Voilà qui dépasse largement les 6 et 5 p. 100, n'est-ce pas?

M. Franche: C'est juste, mais tous nos employés étaient assujettis à la formule des 6 et 5 p. 100. Je ne connais pas la

[*Text*]

Chairman. I am quite convinced that at the moment we are below the 3,700 figure. We must be in the 3,500 or 3,600 range. There has been a constant reduction, but I would be glad to supply our exact manpower figures to the committee. I do not have those at the moment.

Senator Riley: In 1983, you budgeted for 3,745 at a cost of $106.6 million. That would constitute an increase of roughly 10.1 per cent over your 1982 figures. In my view, that is far beyond the guidelines.

Mr. Franche: I can assure you, senator, that we were all on six-and-five and we were there to the letter.

Senator Riley: I am just talking about your own figures. Do you accept your own figures?

Mr. Franche: I do not know the source of the figures, Mr. Chairman.

Senator Riley: VIA Rail.

Mr. Franche: Yes, but if I recall, the budget may have been drawn before the six-and-five program was announced. Then when six-and-five came in, all our salaries were adjusted. What is in the budget is not necessarily what is paid. It is always the case that budgets vary during the course of the year.

Senator Riley: The six-and-five restrictions came into being before 1982, did they not?

Mr. Franche: Excuse me?

Senator Riley: The six-and-five program came into effect in 1982.

Mr. Franche: We are now in 1984. The six-and-five program was announced in late June 1982, effective January 1, 1983. At that time, our budget was already drawn up.

Senator Riley: Did you then reduce these labour costs accordingly?

Mr. Franche: The labour costs were all at six per cent; all within the six-and-five guidelines.

Senator Riley: You say they were all at six per cent, despite your forecast figures for 1983?

Mr. Franche: Yes. By the way, Mr. Chairman, I have the employment figures here by months, if you wish them for the record. I can tell you that at the end of December 1983 we had 3,532 employees. We started in January of 1983 with 3,760 employees. That figure fluctuated a little throughout the year until, at the end of December, we had 3,532 employees.

Senator Riley: In 1982, you had 48 members of your personnel under general management. According to your forecast budget for 1983, you also had 48 general management employees. Your forecast for 1982 was $4.1 million for 48 employees and your forecast for 1983 was $5.7 million. That indicates, to me, an increase in your budget for management

[*Traduction*]

source de ces données, monsieur le président, mais je suis persuadé que nous avons actuellement moins de 3,700 employés; notre effectif doit se situer entre 3,500 et 3,600. En effet, celui-ci n'a pas cessé de diminuer, et je serais heureux de fournir au Comité, des chiffres exacts à cet égard bien que je ne les aie pas en ce moment.

Le sénateur Riley: Votre budget de 1983 prévoyait 3,745 employés à un coût total de 106.6 millions, ce qui représenterait une augmentation d'environ 10.1 p. 100 par rapport à 1982. A mon avis, cela dépasse largement la règle des 6 et 5 p. 100.

M. Franche: Je puis vous assurer, sénateur, que nous avons tous suivi cette règle et que nous l'avons suivie à la lettre.

Le sénateur Riley: Je ne fais que citer vos propre chiffres. Ne les acceptez-vous pas?

M. Franche: Je ne connais pas la source de ces chiffres, monsieur le président.

Le sénateur Riley: VIA Rail.

M. Franche: Oui, mais si je me souviens bien, le budget a peut être été dressé avant que le programme des six et cinq p. 100 n'ait été annoncé. Ensuite, au moment de l'entrée en vigueur de ce programme, tous nos salaires ont été rectifiés. Ce qui est dans le budget n'est pas nécessairement ce qui a été payé. Les budgets varient toujours pendant l'année.

Le sénateur Riley: Le programme des six et cinq p. 100 est entré en vigueur avant 1982, n'est-ce pas?

M. Franche: Pardon?

Le sénateur Riley: Le programme des six et cinq p. 100 est entré en vigueur en 1982.

M. Franche: Nous sommes maintenant en 1984. Le programme en question a été annoncé à la fin de juin 1982 et il est entré en vigueur le 1er janvier 1983. A cette époque, notre budget était déjà prêt.

Le sénateur Riley: Avez-vous alors réduit ces coûts de main-d'œuvre en conséquence?

M. Franche: Les coûts de main-d'œuvre étaient tous accrus de six p. 100; ils respectaient tous la règle des six et cinq p. 100.

Le sénateur Riley: Vous dites qu'ils étaient tous à six p. 100, malgré vos propres prévisions pour 1983?

M. Franche: Oui. A propos, monsieur le président, j'ai avec moi des chiffres mensuels sur le nombre d'employés, si vous voulez qu'ils soient versés au procès-verbal. Je peux vous dire qu'à la fin de décembre 1983, nous avions 3 532 employés. Nous avions commencé, en janvier 1983, avec 3 760 employés. Le chiffre a fluctué pendant l'année pour finalement se fixer à 3532 employés à la fin de décembre.

Le sénateur Riley: En 1982, vous aviez 48 employés dans la catégorie de la gestion générale. Dans vos prévisions budgétaires pour 1983, vous aviez également 48 employés de gestion générale. Or, dans vos prévisions pour 1982, il y avait 4,1 millions de dollars pour 48 employés et dans celles visant 1983, 5,7 millions. J'en déduis que les gards destinés aux employés

[*Text*]

employees of 39 per cent. Are they also bound by the six-and-five guidelines?

Mr. Franche: They are on six-and-five as are all the others.

Senator Riley: So these figures are not correct?

Mr. Franche: I have difficulty with these figures, I must say.

Senator Riley: I just want to say for the record that they are your own figures.

Mr. Chairman, it is getting late and I have a number of other questions to ask. However, I anticipate that Mr. Franche will probably be coming back again, if he is free.

The Chairman: I understand your vice-president will be available on Thursday morning?

Mr. Franche: Mr. Guiney is a key witness before the Canadian Transport Commission, but, if he is finished there by tomorrow evening, he could be available. We shall try to arrange for us all to be available.

Senator Riley: I am sorry that we have held you up so long this evening, but I have one final question. In the event that the committee decides that it would like to have a look at this equipment that Amtrak undertook to buy from the Bombardier plant in Montreal, do you have that equipment presently in yur inventory?

Mr. Franche: I am sorry; which equipment are you referring to, senator?

Senator Riley: Those two LRC train sets.

Mr. Franche: They are not in our inventory at the moment. At the present, they still belong to Bombardier—or to Industry, Trade and Commerce, I am sorry. At any rate, at the moment they are not in our inventory.

Senator Riley: What equipment do yu have under construction at the moment? Do you have anything other than designs at Bombardier at the present time?

Mr. Franche: The only equipment under construction at the moment is the second order of LRCs.

Senator Riley: If the members of this committee decided at any time that they would like to look at that plant and equipment, could you arrange for them to see it?

Mr. Franche: There is no problem. If it is the wish of the committee to see that equipment, we shall be pleased to make arrangements at any time. If you wish to see the coaches being built, they are built at the plant in Ste. Anne de la Pocatière.

The Chairman: For the record, that is about 60 miles east of Quebec.

Mr. Franche: The locomotives are built in Montreal at the plant on Dixon Street.

Senator Riley: Mr. Franche, I am not going to ask you to answer this question at the present time, but perhaps Mr. Guiney could have an answer for us when he reappears. The revenue-cost ratio for 1983 was forecast at .252, down drom .265 in 1982, and from approximately one-third when VIA Rail began its operations. When can VIA expect to start

[*Traduction*]

de gestion ont été accrus de 39 p. 100. Ces employés sont-ils également régis par le programme des six et cinq p. 100?

M. Franche: Effectivement, au même titre que les autres.

Le sénateur Riley: Ces chiffres sont donc inexacts?

M. Franche: Je dois avouer que ces chiffres me posent un problème.

Le sénateur Riley: Je tiens seulement à faire remarquer qu'il s'agit de vos propres chiffres.

Monsieur le président, il est tard, et j'aurais d'autres questions à poser. Je crois cependant que M. Franche reviendra probablement témoigner, s'il peut se libérer.

Le président: Votre vice-président doit venir jeudi matin?

M. Franche: M. Guiney est un des principaux témoins de la Commission canadienne des transports, mais s'il en a fini d'ici à demain soir, il pourait être libre. Nous allons tous essayer de nous libérer.

Le sénateur Riley: Je suis désolé que nous vous ayons retenu si longtemps ce soir, mais j'ai une dernière question. Si le Comité décidait d'examiner le matériel acheté par Amtrak de l'usine Bombardier de Montréal, l'avez-vous actuellement en stock?

M. Franche: Je m'excuse, de quel matériel parlez-vous, sénateur?

Le sénateur Riley: De ces deux trains L.R.C.

M. Franche: Nous ne les avons pas en stock pour le moment. Ils appartiennent toujours à Bombardier—ou au ministère de l'Industrie et du Commerce. De toute façon, nous ne l'avons pas en stock pour l'instant.

Le sénateur Riley: Quel matériel est en construction actuellement? Y a-t-il autre chose que des plans chez Bombardier?

M. Franche: Le seul matériel en construction pour le moment, c'est la deuxième commande de trains L.R.C.

Le sénateur Riley: Si les membres du Comité décidaient d'aller jeter un coup d'œil à l'usine et au matériel, pourriez-vous organiser une visite?

M. Franche: Cela ne pose aucun problème. Si le Comité veut voir ce matériel, nous serons heureux de prendre les dispositions nécessaires n'importe quand. Si vous voulez voir les voitures-coach en construction, elles sont fabriquées à l'usine de Ste-Anne de la Pocatière.

Le président: A titre d'information, c'est à environ 60 milles à l'est de Québec.

M. Franche: Les locomotives sont construites à Montréal à l'usine de la rue Dixon.

Le sénateur Riley: Monsieur Franche, je ne vous demande pas de répondre à cette question dès maintenant, mais M. Guiney pourra peut-être le faire lorsqu'il comparaîtra. D'après les prévisions, le rapport recettes/coûts pour 1983 était de 0,252, en baisse par rapport à 0,265 en 1982 et à environ un tiers au moment où VIA Rail a commencé à fonctionner. Chez VIA

[*Text*]

reversing this ratio? Where, for example, do they expect that ratio to be in four years time, at the end of the current high capital expenditure program which is now underway?

Mr. Franche: As you say, without answering the question with any specificity immediately, I can tell you that we have already reversed this trend.

Senator Riley: In that case, we could have a more detailed answer on Thursday. I think it would also be interesting if Mr. Guiney were in a position to answer some questions at that time about the Gare du Palais and whether or not it is going to be an inter-modal station.

Mr. Franche: We hope that it will be. That is our intent.

Senator Riley: Is it being designed as such?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: Thank you, Mr. Franche.

The Chairman: Honourable senators, before we adjourn, I should like to express our thanks to Mr. Franche, Mr. Fortin and Mr. Guiney.

Mr. Franche: It was our pleasure, Mr. Chairman.

The Committee adjourned.

[*Traduction*]

Rail, quand pense-t-on pouvoir renverser ce rapport? Quel sera ce rapport par exemple dans quatre ans, au terme du programme actuel de dépenses d'investissements élevées?

M. Franche: Comme vous l'avez dit, je ne peux pas vous donner de précisions immédiatement, mais je peux vous dire que nous avons déjà renversé la tendance.

Le sénateur Riley: Dans ce cas, pourrions-nous avoir une réponse plus détaillée jeudi? Je crois qu'il sera également intéressant que M. Guiney puisse répondre à ce moment là à certaines questions sur la gare du Palais, et notamment à la question de savoir s'il va effectivement s'agir d'une gare intermodale.

M. Franche: Nous l'espérons. C'est notre intention.

Le sénateur Riley: Est-elle conçue à cette fin?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Merci, monsieur Franche.

Le président: Honorables sénateurs, avant de lever la séance, je tiens à remercier M. Franche, M. Fortin et M. Guiney.

M. Franche: Je vous remercie, monsieur le président.

Le Comité s'ajourne.

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-1984

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LEOPOLD LANGLOIS

Thursday, February 23, 1984

Issue No. 2

Second Proceedings on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Président:
L'honorable LEOPOLD LANGLOIS

Le jeudi 23 février 1984

Fascicule n° 2

Deuxièmes Délibérations concernant

L'étude générale sur le service ferroviaire voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

WITNESSES—TÉMOINS

From VIA Rail Canada Inc.:
Mr. Pierre Franche, President;
Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations.

De VIA Rail Canada Inc.:
M. Pierre Franche, président;
M. R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Thursday, February 23, 1984

Issue No. 2

Le jeudi 23 février 1984

Fascicule nº 2

Second Proceedings on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Deuxième fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Balfour	MacDonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery—(14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Balfour	Macdonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery—(14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into the report upon the national rail passenger service provided to Canadians Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le Greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 FÉVRIER 1984
(5)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 03, sous la présidence de l'honorable sénateur Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Balfour, Bielish, Langlois, Macdonald, McElman et Riley.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

Du ministère des transports:

MM. Nick Mulder, Administrateur, Administration canadienne des transports de surface;

Robert Tittley, directeur général, Service ferroviaires-voyageurs.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui répondent aux questions.

A 10 h 44, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 23, 1984
(5)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:03 a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Balfour, Bielish, Langlois, Macdonald, McElman and Riley.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administrator;

Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger Services;

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, resumed its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses, who answered questions.

At 10:44 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Thursday, February 23, 1984

[*Texte*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have with us this morning, Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, and Mr. Robert Titley, Director General, Rail Passenger, both from the Department of Transport. We also have here Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations, from Via Rail Canada; and, from the Canadian Transport Commission, we have Mr. J. Heads, Executive Director, and Mr. W. Nasi, Director, Rail Economic Analysis Branch.

We will start with Mr. Mulder and Mr. Titley. Do you have an opening statement to make?

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation, Department of Transport: No.

The Chairman: Are there any questions?

Senator Balfour: By and large, are you gentlemen satisfied with the auditing process for the costing arrangements, and, if not completely satisfied, are you in a position to suggest improvements?

Mr. Mulder: We are very happy with the auditing process. The auditing of the costing orders is being done by the Rail Transport Committee of the Canadian Transport Commission. Dr. Heads can give you further information on this.

Over the last two years, we have quite significantly improved the auditing of the costing orders and the charges by CN and CP. The process has been speeded up, and we hope that by the end of 1984 we will be on schedule. In other words, by 1984 we hope we will have done the audit for 1983. Two years ago we were two to two and a half years behind schedule.

In a general sense, we are satisfied with the costing order. The CTC, VIA, and the Treasury Board task force have all looked at it, and we are satisfied, in general, that, for the purposes of dealing with CN and CP charges, the costing order is appropriate in terms of a broad methodology and with the items that can be allocated as a legitimate cost against VIA.

However, within that methodology, there is concern as to how CP files its charges, and we have improved the auditing process and, as I indicated, it is much better.

Over the last year and a half VIA has been able to obtain a great deal of access to CN and CP data. When the Senate committee filed its report, CN and CP were not providing data to VIA in order for VIA to see what costs were being charged against them and to asses whether they were legitimate. That was sorted out over a year ago. VIA now has the capacity to

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 23 février 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures pour reprendre son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré aux Canadiens par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin, du ministère des Transports, M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface, et M. Robert Titley, directeur général, «Passager Rail». Nous recevons également, de VIA Rail Canada, M. R. J. Guiney, vice-président de l'Exploitation et, de la Commission canadienne des transports, M. J. Heads, directeur exécutif, et M. W. Nasi, directeur de l'Analyse économique des chemins de fer.

Nous allons commencer avec MM. Mulder et Titley. Avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports: Non.

Le président: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Balfour: De façon générale, messieurs, êtes-vous satisfaits du processus de vérification des accords sur les frais et, si vous vous ne l'êtes pas complètement, êtes-vous en mesure d'y proposer des améliorations?

M. Mulder: Nous en sommes très satisfaits. C'est le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports qui assure la vérification des ordonnances sur les frais. M. Heads pourra vous donner de plus amples détails à ce sujet.

Ces deux dernières années, nous avons amélioré considérablement la vérification des ordonnances sur les frais ainsi que des frais de service demandés par le CN et le CP. Nous avons accéléré le processus, au point que nous espérons être à jour d'ici la fin de 1984. En d'autres termes, en 1984, nous espérons avoir terminé la vérification de 1983. Il y a deux ans, nous étions en retard de deux ans et demi.

Dans l'ensemble, nous sommes satisfaits de l'ordonnance sur les frais. La CCT, VIA, ainsi que le groupe de travail du Conseil du Trésor l'ont tous examinée, et nous estimons que cette ordonnance prévoit une méthode adéquate et répartit judicieusement les coûts imputables au CN et au CP et ceux qui sont légitimement imputables à VIA.

Toutefois, pour ce qui est de cette méthode, comme nous avions des doutes sur la façon dont le CP fait état de ses frais, nous avons amélioré de beaucoup le processus de vérification.

Depuis un an et demi, VIA a réussi à avoir largement accès aux comptes du CN et du CP. Lorsque le comité sénatorial a déposé son rapport, le CN et le CP ne communiquaient aucun chiffre à VIA, ce qui l'empêchait de déterminer quelle part des frais était imputée aux deux autres sociétés et d'évaluer dans quelle mesure ils étaient légitimes. La question a été éclaircie il y a plus d'un an. Désormais, VIA est en mesure d'analyser

[*Text*]

analyse costing data itself. On a regular basis it has been getting the costing data from CN and CP.

Things have improved so much that the Fourteenth Bill, which is a final audited bill from CN, last year turned out to be a credit note. CN owed VIA money rather than the other way round. We are generally satisfied.

We have encouraged and, in some ways, supported VIA to have costing arrangements that are separate from the costing order. For example, when it comes to maintenance facilities, CN and VIA are negotiating their own financial package. They are negotiating how CN would be compensated for any costs incurred on maintenance, and that will be separate from the costing order. The costing order we do not think is, in a number of ways, applicable to that kind of arrangement. VIA will have its own financial régime which will have to be approved by the Minister of Transport before it is finally legalized.

Senator Balfour: I must confess that I am a neophyte in many of these matters, but I gather that in the past there has been a body of opinion that suggested that the fixed-price arrangement would be preferable to the existing régime. What is your view in that regard?

Mr. Mulder: In principle we are very supportive of it, and that is one of the recommendations made by the Senate committee. That is also being worked on. The question is: If you agree with the concept of fixed price in principle, how do you implement it? For example, in the maintenance facility, under certain conditions, depending on the workload CN would have to do for VIA, there would be a fixed price. You cannot have a completely locked-in fixed price because, if the workloads increase too much or if inflation is higher or lower, then someone has to take a risk. There is a degree of risk if you build in a fixed-price arrangement.

In principle, we agree with it and we are working towards it. We hope that in the longer term many of the charges CN and CP charge against VIA could be of a fixed nature.

Senator Balfour: I think consideration has been given—and it has obviously been rejected—to VIA creating its own infrastructure to do this function in whole or in part.

Mr. Mulder: Yes, that has also been suggested, and that is another area that is being worked on.

On Tuesday, the minister indicated that we are working on whether VIA should be more extensively involved in the station business. We are planning to go ahead to cabinet, in a matter of months, with a proposal to decide whether cabinet is prepared to have VIA more extensively involved in station ownership. We are also considering whether or not VIA should run, own and operate its own tracks. That matter has not yet been decided.

As the minister indicated, we will likely receive shortly a proposal from VIA about a corridor development project. Perhaps a decision will be made to have a dedicated track that could be owned by VIA. At this stage, VIA does not own any track, but we are thinking about owning stations.

[*Traduction*]

elle-même l'établissement des coûts. En effet, elle se les fait remettre périodiquement par le CN et le CP.

Les choses se sont améliorées au point que la «quatorzième facture», qui est le document définitif vérifié du CN, est devenue, l'an dernier, une note de crédit: le CN devait plus d'argent à VIA que celle-ci ne lui en devait. Par conséquent, nous sommes globalement satisfaits.

Nous avons encouragé et, d'une certaine façon, appuyé VIA pour qu'elle sépare les accords financiers de l'ordonnance sur les frais. Par exemple, lorsqu'il s'agit des installations de maintenance, le CN et VIA négocient leurs propres accords financiers. Ils négocient le montant que le CN recevra en dédommagement pour les frais engagés au titre de l'entretien, et ceux-ci seront distincts de ceux de l'ordonnance sur les frais. Pour plusieurs raisons, nous ne pensons pas que l'ordonnance sur les frais convienne à ce genre d'arrangement. VIA devra se doter de son propre régime financier, qui devra être approuvé par le ministre des Transports avant d'être officiellement légalisé.

Le sénateur Balfour: Je dois admettre que je suis un néophyte dans nombre de ces questions, mais je crois comprendre qu'il y a déjà eu un consensus sur le fait qu'un accord prévoyant un prix fixe serait préférable au régime actuel. Qu'en pensez-vous?

M. Mulder: En principe, nous appuyons volontiers cette notion, qui fait d'ailleurs l'objet de l'une des recommandations du comité sénatorial en ce moment. Si vous acceptez en principe la notion d'un prix fixe, la question est de savoir comment vous l'appliquez. Par exemple, dans les ateliers d'entretien, à certaines conditions et selon la charge de travail que le CN assumerait pour VIA, il y aurait un prix fixe. Mais il est impossible d'établir un prix totalement fixe, parce que si la charge de travail augmente trop ou si le taux d'inflation monte ou descend, il y a quelqu'un qui court un risque. Il y a un certain degré de risque si vous concluez une entente à prix fixe.

En principe, nous sommes d'accord et nous travaillons en ce sens. Nous espérons qu'à long terme, une grande partie des frais que le CN et le CP exigent de VIA seront fixes.

Le sénateur Balfour: Je crois qu'on a déjà envisagé—et manifestement rejeté—la possibilité pour VIA de créer sa propre infrastructure d'entretien de son matériel en totalité ou en partie.

M. Mulder: Oui, cela a également été proposé et nous étudions aussi cette question.

Mardi, le ministre a indiqué que nous étions en train d'étudier si VIA devrait participer dans une plus grande mesure à l'exploitation des gares. D'ici quelques mois, nous prévoyons présenter au cabinet un projet en ce sens. Nous examinons également si VIA devrait posséder et exploiter ses propres voies de chemin de fer. La question n'a pas encore été résolue.

Comme le ministre l'a signalé, nous recevrons vraisemblablement sous peu de VIA un projet sur l'aménagement du corridor. On décidera peut-être que VIA doit posséder sa propre voie de chemin de fer. A l'heure actuelle, elle n'en possède aucune, mais nous envisageons d'acheter des gares.

[*Text*]

Senator Balfour: Have you addressed the question in a hypothetical way at least as to the effect of VIA's financial operations if the entire right of way is available to it instead of it being owned by CN or CP and if it were nationalized and in the same category as highways and air transportation? The state would provide a right of way, and you could use it along with CN and CP. Have you addressed that question?

Mr. Mulder: It has been raised several times. The Alberta government has done work in the past suggesting that the Government of Canada enter into the process where either the government or a company would own the rail bed, and other people could purchase a right of way to it from time to time.

We have not actively pursued that question because there are operational problems. For example, who would be responsible for safety? Not only does one have to look after the safety of the track; one has to make sure the trains running on the track are safe.

Senator Balfour: In air transport, both crown-owned enterprises and privately-owned enterprises take responsibility.

Mr. Mulder: That relates to the terminals, but the airlines themselves are responsible to ensure safety once the aircraft are off the runway. I suppose that argument by analogy is a dangerous thing. Again, we have not said no, but it is not currently at the top of our priority list, in terms of VIA.

To elaborate on the earlier question of ownership, we have also reached agreement that VIA will have ownership of all maintenance facilities which are currently owned by CN and CP. In the future, all maintenance facilities will be owned by VIA and VIA will be in charge of that infrastructure. Perhaps in the future the same will apply to the stations. Whether or not, in the future, they will get into the matter of tracks, I do not know.

The Chairman: These maintenance facilities are manned by CN and CP personnel, are they not?

Mr. Mulder: Yes, CN and CP employees are working there as part of the labour union arrangement. I suppose that, in future, there is nothing to prevent our saying that they should be VIA employees, but currently we have said that we are prepared to have VIA own the maintenance facilities and to enter into an agreement, which will be as much a fixed price agreement as we can arrange, to actually perform the maintenance for VIA.

The Chairman: Has any effort been made to do away with, in some way, shape or form, these 13th and 14th costing bills which are very late in coming to the attention of VIA?

Mr. Mulder: As I indicated earlier, Mr. Chairman, we have improved upon the 13th and 14th bills. The more we move towards a fixed price arrangement, the more we avoid having a 13th or 14th bill. For example, whatever contracts come out covering the maintenance facilities, presumably there will not be a 13th and certainly not a 14th bill.

In the meantime, however, there has certainly been an improvement in terms of the size of the 13th and 14th bills.

[*Traduction*]

Le sénateur Balfour: Avez-vous examiné, au moins sous forme d'hypothèse de travail, quelle incidence aurait, sur les opérations financières de VIA, la possession d'une emprise de chemin de fer nationalisée au lieu qu'elle appartienne au CN ou au CP, comme c'est le cas pour le transport routier ou le transport aérien? L'État fournirait l'emprise que vous partageriez avec le CN et le CP. Avez-vous pensé à cela?

M. Mulder: Cette question a été soulevée plusieurs fois, notamment par le gouvernement de l'Alberta, qui a déjà proposé que le gouvernement du Canada aménage les chemins de fer de façon que ce soit le gouvernement ou une compagnie privée qui possède les voies ferrées et d'autres pourraient acheter un droit de passage de temps à autre.

Nous n'avons pas poursuivi nos recherches sur la question en raison de problèmes d'exploitation. Par exemple, qui serait responsable de la sécurité? Il n'y a pas que la sécurité de la voie ferrée qui est en cause; il y a aussi la sécurité des trains qui y circulent.

Le sénateur Balfour: Dans le transport aérien, les sociétés de la Couronne et les copagnies privées assument cette responsabilité.

M. Mulder: C'est vrai pour les aérogares, mais ce sont les compagnies aériennes elles-mêmes qui sont responsables de la sécurité une fois que les avions ont quitté la piste. Je présume que cet argument par analogie est dangereux. Encore une fois, nous n'avons pas dit non, mais cela ne figure pas en tête de notre liste de priorités pour VIA.

Pour revenir à la question déjà mentionnée de la propriété, nous avons également conclu un accord selon lequel VIA aura la propriété de toutes les installations de maintenance qui appartiennent actuellement au CN et au CP. A l'avenir, elles appartiendront toutes à VIA et c'est elle qui en assurera l'exploitation. Nous ferons éventuellement la même chose avec les gares. Pour ce qui est des voies ferrées, je ne sais pas.

Le président: Le personnel de ces installations d'entretien relève du CN et du CP, n'est-ce pas?

M. Mulder: Oui, c'est ce que prévoit la convention collective. J'imagine que, par la suite, rien n'empêchera que ces employés relèvent de VIA, mais pour le moment, nous avons déclaré que nous étions prêts à ce que VIA se porte acquéreur des installations de maintenance et passe un contrat, à prix fixe dans la mesure du possible, pour faire exécuter les travaux d'entretien.

Le président: Est-ce qu'on a essayé d'éliminer, sous une forme ou sous une autre, ces 13e et 14e factures de frais qui sont parvenues très tard à l'attention de VIA?

M. Mulder: Comme je l'ai indiqué, monsieur le président, les choses se sont améliorées de ce côté. Plus nous nous dirigeons vers un accord à prix fixe, plus nous serons en mesure d'éviter ce genre de facturation. Par exemple, quels que soient les prochains contrats d'entretien il n'y aura probablement pas de 13e facture et certainement pas de 14e.

Toutefois, dans l'intervalle, le montant de ces factures a assurément diminué. Nous avons un bien meilleur système de

[*Text*]

We have much better forecasting in place now so that we know, well ahead of time, what the amounts will be. For example, in October of last year, I believe, CN and CP agreed with VIA as to what the workload would be and as to what the estimated cost would be for 1984. Some contingency factors were built in the budget, so that we expect that the 13th bill—the final, catch-up bill after all 12 monthly-bills have been processed—will be very small. Indeed, it has been going down quite consistently over the last three or four years.

The 14th bill constitutes a final auditing process. As long as we have the costing order, we would except and very much like the CTC to keep auditing because that keeps everybody honest. We would like to continue having the 14th bill, as long as we have a costing order. Again, in some cases, the 14th bill has been very small and in one case it has even been in the form of a credit. Perhaps Mr. Titley has further data in this recpect.

Mr. Robert Titley, Director General, Rail Passenger, Department of Transport: It was also the case of the 13th bill where, between the CN and CP, the net 13th invoices resulted in a credit in excess of $5 million for 1982.

The Chairman: These credit notes cover overpayments made by VIA Rail, do they not?

Mr. Titley: They would be tantamount to that, Mr. Chairman.

The Chairman: I recall that the former president of VIA Rail complained that difficulties were encountered in getting the details concerning switching charges. At times, VIA Rail did not even know whether the Charges were incurred and this presented quite a problem. Has any effort been made to avoid this?

Mr. Mulder: As I have said, Mr. Chairman, agreement was reached in the fall of 1982 that CN and CP would consistently be providing detailed costing data so that VIA would have the capacity to check what is being charged. Therefore, VIA has a great deal more data. Whether VIA has all the switching data that you refer to, I do not know.

Mr. Titley: I do not know if they have everything, but perhaps VIA could address that question more thoroughly.

Mr. Mulder: Mr. Guiney, who is one of the vice-presidents of VIA, tells me that they do have all the switching charges now. Therefore, VIA has a handle on the costs and can also double-check as to whether those costs are legitimate.

The Chairman: Are there any other questions?

Senator Riley: Mr. Mulder, are CN and CP now going to have their own separate maintenance shops or facilities?

Mr. Mulder: CN and CP will have them for freight purposes but not for rail passenger purposes.

Senator Riley: Will they be tied in in any way with the passenger service maintenance facilities?

[*Traduction*]

prévision qui nous permet maintenant de savoir, bien à l'avance, à combien elles s'élèveront. Par exemple, en octobre dernier, je crois, le CN et le CP ont convenu avec VIA de ce que serait la charge de travail et le coût estimatif pour 1984. Une certaine marge de manœuvre a été prévu au budget, de sorte que nous prévoyons que la 13e facture—la facture finale d'amortissement en fin d'année après les 12 autres ont été réglées—sera très petite. De fait, elle baisse constamment depuis trois ou quatre ans.

Quant à la 14e facture, elle constitue un bilan final de vérification. Tant que nous aurons l'ordonnance sur les frais, nous espérons que la CCT continuera de procéder à la vérification car cela empêche de tricher. Nous aimerions continuer de recevoir cette 14e facture, tant que nous aurons l'ordonnance sur les frais. Encore une fois, dans certains cas, cette facture a été très petite et elle a même pris la forme d'un crédit dans un cas. M. Titley pourrait sans doute nous donner de plus amples détails à ce sujet.

M. Robert Titley, directeur général, «Passager Rail», ministère des Transports: C'était également le cas de la 13e facture où, entre le CN et le CP, apparaissait un crédit de plus de 5 millions de dollars pour 1982.

Le président: Ces notes de crédit s'appliquent à des paiements en trop effectués par VIA Rail, n'est-ce pas?

M. Titley: En quelque sorte, monsieur le président.

Le président: Je me souviens que l'ancien président de VIA Rail s'était plaint d'avoir éprouvé des difficultés à obtenir les détails relatifs aux frais d'aiguillage. Il arrivait même parfois que VIA Rail ne savait même pas qu'elle payait ce genre de frais et c'était un problème. A-t-on essayé d'éviter que cette situation ne se reproduise?

M. Mulder: Comme l'ai déjà dit, monsieur le président, un accord est intervenu à l'automne de 1982, selon laquelle le CN et le CP fourniraient en permanence des données détaillées sur les coûts afin que VIA soit en mesure de vérifier les frais qu'on lui impose. La société dispose par conséquent de beaucoup plus de données. Je ne sais toutefois pas si elle dispose de toutes les données sur les frais d'aiguillage dont vous avez parlé.

M. Titley: Je ne sais pas si elle les a toutes, mais VIA pourrait peut-être mieux répondre à cette question.

M. Mulder: M. Guiney, qui est l'un des vice-présidents de VIA, m'informe qu'il dispose maintenant de toutes les données concernant les frais d'aiguillage. Par conséquent, VIA connaît le montant des frais et peut également vérifier si les coûts sont justifiés.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: Monsieur Mulder, est-ce que le CN et le CP vont maintenant avoir leurs propres ateliers ou installations de maintenance?

M. Mulder: Le CN et le CP les auront pour le transport des marchandises, mais pas pour le trafic voyageurs.

Le sénateur Riley: Seront-elles rattachées de quelque façon aux installations de maintenance pour le trafic voyageurs?

[*Text*]

Mr. Mulder: We do not have new facilities. CN and CP will continue to have their own facilities. As honourable senators may recall, on Tuesday the minister said that it was announced last year that VIA would have four new maintenance facilities which will be located in Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg. There are also maintenance requirements that have to be undertaken in other cities such as Vancouver and Edmonton. In those places we have continued to work with the facilities currently owned by CN and CP, but if, in the future, for example, VIA felt it needed other maintenance facilities, we would be prepared to consider that. We would expect that any new maintenance facilities would be owned and operated by VIA.

The current régime is that CN and CP would do the maintenance on half of VIA, but that need not necessarily be true in the future.

Senator Riley: When you say "not necessarily true," do you have any firm plans with respect to this?

Mr. Mulder: No, we are quite prepared to see how VIA makes out in negotiating maintenance agreements with CN and CP.

Senator Riley: You are speaking of negotiations with respect to these new facilities?

Mr. Mulder: Yes, with respect to these new facilities, to see whether or not the maintenance contract is appropriate—whether or not the maintenance standards and the quality of equipment is adequate and whether or not the costs are appropriate. Then we will monitor.

Senator Riley: Who will supervise the CN and CP employees on this maintenance?

Mr. Mulder: VIA will. When Mr. Guiney appears, he can give all the details on that point.

Senator Riley: Yes, and then you will reimburse CN and CP employees for the maintenance work they do?

Mr. Mulder: I am afraid I do not have all of the details, but the arrangement is that a contract would be struck. Suppose that five trains were brought in during one month. There will then be a cost arrangement or a contract specifying how much will be paid to CN and CP to maintain and overhaul those five trains.

Senator Riley: These will be new facilities of yours?

Mr. Mulder: They will be new facilities of VIA's, yes, and VIA will supervise the work to make sure that it is done properly and that the charges are not too high.

Senator Riley: Will these facilities be within a complex where CN and CP would handle their freight maintenance?

Mr. Mulder: Perhaps Mr. Titley can answer that question directly, senator.

Mr. Titley: Mr. Chairman, these structures will be free-standing structures, totally dedicated to the maintenance of VIA Rail rolling stock.

[*Traduction*]

M. Mulder: Nous n'avons pas de nouvelles installations. Le CN et le CP continueront d'avoir les leurs. Comme les honorables sénateurs s'en souviennent peut-être, le ministre a dit mardi qu'on avait annoncé l'an dernier que VIA aurait quatre nouvelles installations de maintenance situées à Halifax, Montréal, Toronto et Winnipeg. Nous avons également besoin de services de maintenance dans d'autres villes, comme Vancouver et Edmonton. Là, nous avons continué d'utiliser les installations que possèdent actuellement le CN et le CP, mais si à l'avenir, par exemple, VIA croyait avoir besoin de nouvelles installations de maintenance, nous serions prêts à étudier cette possibilité. Elles seraient sans doute exploitées par VIA, qui en serait propriétaire.

Selon la formule actuelle, le CN et le CP se chargeraient de la maintenance pour le compte de VIA, mais ce ne sera pas nécessairement le cas à l'avenir.

Le sénateur Riley: Lorsque vous dites «pas nécessairement», avez-vous des plans sérieux à ce sujet?

M. Mulder: Non, nous allons voir comment VIA va s'en tirer pour négocier des ententes avec le CN et le CP au sujet de la maintenance.

Le sénateur Riley: Est-ce que vous parlez des négociations portant sur les nouvelles installations?

M. Mulder: Oui, au sujet des nouvelles installations, pour voir si le contrat de maintenance convient, si les normes de maintenance et la qualité du matériel sont suffisantes et si les frais sont appropriés. Nous contrôlerons ensuite.

Le sénateur Riley: Qui supervisera les employés du CN et du CP pour les travaux de maintenance?

M. Mulder: VIA. M. Guiney pourra vous donner tous le renseignements à ce sujet lorsqu'il comparaîtra.

Le sénateur Riley: Oui, et ensuite vous rembourserez les employés du CN et du CP pour les travaux de maintenance qu'ils effectuent?

M. Mulder: Je ne connais malheureusement pas tous les détails, mais il est prévu qu'un contrat serait signé. Supposons que cinq trains leur soient confiés en un mois. Il y aurait alors une entente sur les frais ou un contrat précisant combien sera versé au CN et au CP pour la maintenance et la révision générale des cinq trains.

Le sénateur Riley: Dans vos nouvelles installations?

M. Mulder: Il s'agira des nouvelles installations de VIA, oui, et VIA supervisera le travail afin de s'assurer que tout se déroule bien et que les frais ne sont pas trop élevés.

Le sénateur Riley: Est-ce que ces installations seront situées à l'intérieur d'un ensemble où le CN et le CP effectueraient la maintenance de leurs trains de marchandises?

M. Mulder: M. Titley pourrait peut-être répondre directement à cette question, monsieur le sénateur.

M. Titley: Monsieur le président, ces installations seront autonomes; elles serviront uniquement à la maintenance du matériel roulant de VIA Rail.

[*Text*]

Senator Riley: Where will they be located, in physical terms, in relation to the CN and CP maintenance facilities?

Mr. Titley: They will be adjacent to CN properties, in the four locations that have been decided upon, and this is to permit access. Railway maintenance facilities have traditionally been centralized, and I think that it is only normal that they be located adjacent to CN facilities so that the access tracks can be shared with the freight operations, which does not hamper the maintenance operation at all.

Senator Riley: When you refer to access tracks, do you mean that spurs will go into VIA from the main access track servicing CN and CP?

Mr. Titley: That is correct, senator.

Senator Riley: How will the time spent by CN and CP employees be monitored?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if the senator wishes to pursue this topic, it might be best to have Mr. Guiney join us at the table so that he can answer the questions.

Senator Riley: Mr. Guiney, VIA is going to use CN and CP technical and labour people in these new maintenance shops that will be established in Halifax, Toronto, Montreal and Winnipeg, is it not.

Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations, VIA Rail Canada Inc.: That is correct.

Senator Riley: Are you going to accept the billing that CP and CN give you for the hours spent by CN and CP employees in performing the maintenance work in those shops?

Mr. Guiney: We have at present an interim facility at Ville St. Pierre and Montreal and it is proposed to have a similar arrangement at the other four locations. At the interim facility VIA Rail establishes the workload and, on the basis of the workload arrangement, CN provides the labour force that VIA requires. The workload and the facility itself is the total responsibility of VIA Rail.

Senator Riley: Then you have been billed by CN and CP for the number of hours worked by CN and CP employees in your maintenance facility; is that right?

Mr. Guiney: That is correct.

Senator Riley: Will any provision be made for an additional amount being paid beyond the normal contract rates for those personnel?

Mr. Guiney: Only as authorized by VIA.

Senator Riley: If VIA wants, say, an amount—let us take it down to a minimum—of 10 hours' maintenance work, would you entertain additional cost by CN and CP on top of their regular labour rates?

Mr. Guiney: If the 10 hours are over and above the workload envisaged, yes, we would authorize that, but the work would only be performed after VIA authorized it. The number

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Où seront-elles situées, matériellement parlant, par rapport aux installations de maintenance du CN et du CP?

M. Titley: Elles seront situées à côté des installations du CN, aux quatre endroits choisis, afin d'en faciliter l'accès. Les installations de maintenance des chemins de fer ont toujours été centralisées, et je crois qu'il est tout à fait normal de les situer près des installations du CN, pour que les voies d'accès puissent être partagées avec les trains de marchandises, ce qui ne gêne aucunement les activités de maintenance.

Le sénateur Riley: Lorsque vous parlez de voies d'accès, voulez-vous dire que des embranchements relieront les installations de VIA à la voie d'accès principale qui dessert le CN et le CP?

M. Titley: C'est exact, monsieur le sénateur.

Le sénateur Riley: Comment va-t-on contrôler le temps passé par les employés du CN et du CP à la maintenance de VIA?

M. Mulder: Monsieur le président, si le sénateur veut continuer à parler de cette question, il serait peut-être préférable que M. Guiney vienne nous rejoindre à la table pour répondre.

Le sénateur Riley: Monsieur Guiney, VIA va employer les techniciens et les manœuvres du CN et du CP dans ces nouveaux ateliers de maintenance qui seront installés à Halifax, Toronto, Montréal et Winnipeg, n'est-ce pas?

M. R. J. Guiney, Vice-président, opérations, VIA Rail Canada Inc.: C'est exact.

Le sénateur Riley: Allez-vous accepter d'être facturés par le CP et le CN pour les heures que leurs employés ont passé à exécuter des travaux d'entretien dans ces ateliers?

M. Guiney: Nous avons actuellement des installations temporaires à Ville St-Pierre et à Montréal et nous avons l'intention d'obtenir des arrangements semblables aux quatre autres endroits. Dans ces installations temporaires, VIA Rail détermine la charge de travail, et le CN lui fournit la main-d'œuvre nécessaire. La charge de travail et les installations elles-mêmes demeurent sous l'entière responsabilité de VIA Rail.

Le sénateur Riley: Vous avez donc été facturés par le CN et le CP pour le nombre d'heures de travail exécutées par les employés du CN et du CP dans vos propres ateliers, n'est-ce pas?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Prendra-t-on des dispositions pour verser à ces employés un montant supplémentaire aux taux contractuels normaux?

M. Guiney: Seulement sur l'autorisation de VIA.

Le sénateur Riley: Si VIA désire faire exécuter des travaux d'entretien qui représentent—tenons-nous en au minimum—disons dix heures de travail, devrez-vous payer des coûts additionnels au CN et au CP en plus de leurs taux de salaire régulier?

M. Guiney: Si les dix heures représentent des heures supplémentaires à la charge de travail prévue, nous accepterions de verser un montant supplémentaire, mais le travail ne pourrait

[*Text*]

of hours could be eight or 16 rather than 10, and there could be overtime involved.

Senator Riley: It would be strictly the number of man-hours worked by CN and CP employees on your maintenance work.

Mr. Guiney: That is correct, yes.

Senator Riley: There would be no additional charges for the employees. For instance, are they going to add the overhead costs in respect of their paper work for wages, deductions, and so on?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, we have not as yet finalized the agreement, but certainly the indication would be, as it is at the cancar and Ville St. Pierre facility, that there would be an add-on for the so-called overhead, to include pension contributions, and so on. So, in fact, it would not be just the man-hours expended multiplied by the hourly average rate. There would be add-ons, yes.

Senator Riley: If you wanted some special work done quickly, then at points where you do not have your own maintenance facilities, you would use the facilities of CN-CP; is that right?

Mr. Guiney: There would be a continuing need across the country where passenger trains either turn or terminate, and not at any of the four major facilities. We believe that we would continue to use either CN or CP personnel, mainly because there would be insufficient work for a VIA controlled work force.

Senator Riley: Who would supply the components?

Mr. Guiney: Probably CN and CP.

Senator Riley: Under their proposed contract, will they be able to add an additional cost that might amount to a profit on the turn-over?

Mr. Guiney: In terms of the components necessary for the repair of the equipment, we, for example at Ville St. Pierre, have entered into an agreement with Canadian National for the management of the stores facility. VIA Rail purchases material and places it in the stores, and we use CN as the issuer. So similar to the contractual arrangement for the repair itself, we also pay CN—in this case or in the case of Ville St. Pierre—a charge for handling the stores only. Nor for the purchase of but just for the issuance of stores.

Senator Riley: When you get to the point where you are going to use the LRC train sets, will CN and CP be purchasing the components for those, which probably will not be standard with the CN and CP components?

Mr. Guiney: They will not, senator. As a matter of fact, VIA is the current holder of LRC equipment and we purchase our own supplies and component parts for LRC equipment; and that would continue in the future.

Senator Riley: They will be stored by CN and CP?

[*Traduction*]

être exécuté qu'après obtention de l'autorisation de VIA. Le nombre d'heures pourrait être de huit ou seize, plutôt que dix, et il pourrait aussi y avoir paiement d'heures supplémentaires.

Le sénateur Riley: Il s'agirait strictement du nombre d'heures de travail consacrées, par les employés du CN et du CP à vos travaux d'entretien.

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Il n'y aurait pas de frais supplémentaires en ce qui concerne les employés? Ainsi, y aurait-il des coûts supplémentaires pour les frais d'administration des salaires, des retenues, ainsi de suite?

M. Guiney: Monsieur le Président, nous n'en sommes pas encore arrivés à un accord définitif, mais il semble certes, comme dans le cas de CANCAR et des installations de Ville St-Pierre, qu'il y aura des coûts supplémentaires prévus pour les frais d'administration, notamment les cotisations au fond de pension, etc. Donc, en fait, il ne s'agirait pas uniquement du nombre d'heures de travail multiplié par le taux horaire moyen. Il y aurait, en fait, des coûts supplémentaires.

Le sénateur Riley: Si vous vouliez faire exécuter un travail spécial rapidement à un des endroits où vous n'avez pas vos propres ateliers d'entretien, vous utiliseriez ceux du CN-CP, n'est-ce pas?

M. Guiney: Nous aurons toujours besoin d'installations dans tout le pays, là où les trains de voyageurs font demi-tour ou terminent leur parcours, et non seulement à nos quatre installations principales. Nous continuerons sans doute à utiliser le personnel du CN ou du CP, pour la bonne raison qu'il n'y aurait pas suffisamment de travail pour que VIA engage ses propres employés.

Le sénateur Riley: Qui fournirait les pièces?

M. Guiney: Probablement le CN et le CP.

Le sénateur Riley: En vertu du contrat proposé, pourront-ils ajouter des coûts supplémentaires qui pourraient représenter un profit sur le chiffre d'affaires?

M. Guiney: En ce qui concerne les pièces nécessaires pour la réparation du matériel à Ville Saint-Pierre, par exemple, nous avons négocier un accord avec le CN pour la gestion des magasins. VIA Rail achète le matériel et le stocke dans les magasins, et nous utilisons les services du CN comme fournisseurs. De la même façon que nous payons le CN pour les réparations, selon nos arrangements contractuels, nous versons aussi au CN—dans ce cas, ou dans le cas de Ville Saint-Pierre—une certaine somme pour les services de magasins seulement. Non pas pour les achats, mais pour l'exploitation des magasins.

Le sénateur Riley: Lorsque les trains LRC seront en usage, le CN et le CP achèteront-ils les pièces pour ces trains aussi? Elles seront probablement différentes des pièces qu'ils utilisent actuellement.

M. Guiney: Non, sénateur. En fait, VIA détient actuellement le matériel LRC et nous achetons notre propre matériel et pièces pour les trains LRC et nous continuerons de le faire.

Le sénateur Riley: Ces pièces seront entreposées par le CN ou le CP?

[*Text*]

Mr. Guiney: They will be stored on the VIA Rail site. Because of the contractual arrangement which we have entered into, the stores would be issued by CN personnel. That is not to say that in the future those personnel could not be VIA personnel.

Senator Riley: Let us keep to the present situation. Let us say that you, as VIA Rail, are going to buy components that will be available for VIA Rail train sets, whether they be cars or locomotives. Yet you will pay CN and CP for handling, storing and allocating them as you require.

Mr. Guiney: That is the situation at present. We believe it is more economical in the foreseeable future to enter into an agreement with CN, on whose property the facilities will be built. This issuance of stores can at any time be transferred to VIA people. The present situation, however, is that they are issued by CN personnel under contract to VIA.

Senator Riley: Does that go beyond the components for the rail equipment or rolling stock? Do you also envisage that you will continue to have them supply you even though you may buy them and contract them from outside sources; that they will be held by CN and CP and allocated to you as required?

Mr. Guiney: In terms of the component parts for locomotives and cars?

Senator Riley: I said beyond that, other stores.

Mr. Guiney: No. At the moment, other stores, such as stationery and other issues, that are required exclusively by VIA Rail, are purchased and issued by VIA Rail staff.

Senator Riley: And stored by VIA Rail?

Mr. Guiney: Yes, sir.

Senator Riley: Where?

Mr. Guiney: At the various headquarter locations across the country; Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton.

Senator Riley: Will you build these maintenance facilities on CN or CP land?

Mr. Guiney: The planning thus far indicates that we will be using CN land exclusively.

Senator Riley: And CN tracks?

Mr. Guiney: Yes.

Senator Riley: So you will own the facility but you will lease the land from the railway?

Mr. Guiney: That's correct.

Senator Riley: Have you arrived at the terms of leasing the land?

Mr. Guiney: For the Mimico or Toronto facility a lease arrangement has been entered into and the negotiations for the other three locations are continuing.

Senator Riley: Is that on a square footage basis?

[*Traduction*]

M. Guiney: Elles seront entreposées dans les installations de VIA Rail. En raison des arrangements contractuels que nous avons négociés, les pièces seront livrées par le personnel du CN. Cela ne veut pas dire qu'à l'avenir ce personnel ne pourra pas être celui de VIA.

Le sénateur Riley: Restons-en à la situation actuelle. Disons que VIA Rail achète les pièces pour ses propres trains, qu'il s'agisse de wagons ou de locomotives. Mais vous devez quand même payer le CN et le CP pour la manutention, l'entreposage et la livraison au besoin.

M. Guiney: C'est ce qui se passe actuellement. Nous sommes d'avis qu'il serait plus économique dans un avenir rapproché de négocier un accord avec le CN, qui est propriétaire des terrains où les installations seront érigées. La responsabilité de la livraison des pièces pourrait être transférée en tout temps au personnel de VIA. Toutefois, actuellement, elles seront livrées par le personnel du CN aux termes d'un contrat avec VIA.

Le sénateur Riley: Cela se limite-t-il aux pièces pour le matériel ferroviaire ou le matériel roulant? Envisagez-vous aussi de recourir à leurs services même si vous pouvez les acheter ou les obtenir vous-mêmes sous contrat de l'extérieur, c'est-à-dire qu'elles seraient entreprosées par le CN et le CP qui vous les livreraient au besoin?

M. Guiney: Vous parlez des pièces pour les locomotives et les wagons?

Le sénateur Riley: Je parle non seulement des pièces, mais des autres fournitures.

M. Guiney: Non. Actuellement, les autres fournitures comme les articles de papeterie et autres dont a besoin exclusivement VIA Rail, sont achetés et livrés par le personnel de VIA Rail.

Le sénateur Riley: Et entreposées par VIA Rail?

M. Guiney: Oui, monsieur.

Le sénateur Riley: A quel endroit?

M. Guiney: Aux diverses installations du siège social dans le pays: Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

Le sénateur Riley: Avez-vous l'intention de construire ces ateliers d'entretien sur les terres appartenant au CN ou au CP?

M. Guiney: Selon les plans actuels, il semble que nous utiliserions exclusivement les terres appartenant au CN.

Le sénateur Riley: Et les voies ferrées du CN?

M. Guiney: Oui.

Le sénateur Riley: Donc, les installations vous appartiendraient mais vous loueriez les terres de la compagnie ferroviaire?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Avez-vous discuté des conditions de location des terres?

M. Guiney: Pour les installations Mimico et de Toronto, nous avons conclu, un accord pour la location et les négociations se poursuivent en ce qui concerne les trois autres endroits.

Le sénateur Riley: Le calcul se fait-il au pied carré?

[*Text*]

Mr. Guiney: I think it works out to an acreage basis.

The Chairman: Mr. Guiney, do you have any involvement in the management of these shops and is it joint management by CN and VIA?

Mr. Guiney: The management of the facilities will be exclusively by VIA, as is the case with the Ville St.-Pierre facility at the moment. We propose that if we can arrive at an equitable situation for the manning of the facilities by CN personnel, VIA Rail would continue to manage all the facilities in the future.

The Chairman: Is there any priority given to passenger service in these facilities? Are you not afraid of conflicts of interest there?

Mr. Guiney: In all the facilities that we will be constructing—and in fact the one at Toronto is under way—the shops will be dedicated to passenger service.

The Chairman: Solely to passenger service?

Mr. Guiney: That's correct.

Senator Riley: But you won't have your own stores and storekeepers for parts for the maintenance of the rail stock within your facility?

Mr. Guiney: We will have our own stores. Whether or not we have dedicated personnel or CN personnel under contract is yet to be decided.

Senator Macdonald: I would like to go to the subject of the abandonment of service. This committee in its Interim Report on Passenger Rail Service indicated the following at page 10:

> The Committee wishes to express its serious reservations as to the wisdom of abandoning viable, high ridership rail services in order to free funds to finance new equipment purchases . . . . Thus, when about one-fifth of the VIA rail passenger network is ordered abandoned as it was last November, a very substantial amount of revenue in the form of ticket sales is lost to the company . . . .

> The rail service reductions are designed ultimately to produce a $100 million saving—

I realize that that will not be done at once. As I understand it the estimate for the first year, 1983, is for a saving of $45 million and it would escalate from there until 1984 amounting to about $100 million, and then there are certain things that must be offset such as pensions and severance pay. Has that kind of saving been realized?

Mr. Mulder: The estimate for, I believe, 1983 was that we would "save" $48 million by making the cuts. We had some savings in 1982 and in 1983 because of those cuts. Of course, we will have those savings in 1984 and from there on. Certainly, by the time you accumulate the savings—and I am using the word "savings" in quotation marks—in 1982, '83 and '84, we will achieve more than $100 million as a result of those cuts.

[*Traduction*]

M. Guiney: Je crois que c'est plutôt à l'acre.

Le président: Monsieur Guiney, participez-vous à la gestion de ces ateliers? Sont-ils gérés conjointement par le CN et VIA?

M. Guiney: La gestion de ces installations relèvera exclusivement de VIA, comme dans le cas de celles de ville Saint-Pierre actuellement. Si nous pouvions obtenir un arrangement équitable aec le CN pour qu'il fournisse le personnel nécesaire dans ces installations, VIA Rail continuerait de gérer toute les installations à l'avenir.

Le président: Accordez-vous la priorité aux trains de voyageurs dans ces ateliers? Ne craignez-vous pas qu'il y ait conflit d'intérêts?

M. Guiney: Dans toutes les installations que nous construirons—et en fait celles de Toronto sont en construction—les ateliers serviront exclusivement à l'entretien des trains de voyageurs.

Le président: Seulement aux trains de voyageurs?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Mais n'aurez-vous pas vos propres magasins et vos magasiniers pour les pièces qui serviront à l'entretien du matériel ferroviaire dans vos propres installations?

M. Guiney: Nous aurons nos propres magasins. Il reste à décider si nous aurons notre propre personnel ou si aurons recours aux services du personnel du CN sous contrat.

Le sénateur Macdonald: J'aimerais passer à la question de l'abandon du service. A la page 10 de son Rapport provisoire sur le service ferroviaire de Transport de voyageurs, le Comité déclare:

> Le Comité tient à mentionner qu'il s'interroge sérieusement sur le bien-fondé de la décision d'abandonner des services ferroviaires rentables et fortement utilisés en vue de réaliser des économies permettant de financer des achats de matériel nouveau . . . . La décision prise, en novembre dernier, d'ordonner à VIA de réduire son réseau de service aux voyageurs d'environ un cinquième a pour résultat de diminuer considérablement les ventes de billets . . . .

> Les réductions du service ferroviaire visent à permettre une économie de 100 millions de dollars—

Ce genre d'économie ne se fera pas du jour au lendemain, c'est évident. Je crois savoir qu'on prévoit réaliser la première année, 1983, des économies de 45 millions de dollars qui à atteindront environ 100 millions de dollars en 1984 mais il faut prévoir certains coûts en contrepartie, comme les pensions et les indemnités de cassation d'emploi. A-t-on atteint les chiffres prévus à ce chapitre?

M. Mulder: Sauf erreur, on prévoyait réaliser en 1983 des «économies» de 48 millions de dollars en faisant du coupures de services. C'est d'ailleurs ainsi que nous avons pu réaliser des économies en 1982 et 1983. Bien entendu, ces économies se poursuivront en 1984 et par la suite. D'ici à ce que nous ayions accumulé les économies—et j'emploie le mot «économies» entre guillements, en 1982, 1983 et 1984, les coupures nous auront certainement permis d'économiser 100 millions de dollars.

[*Text*]

Senator Macdonald: I am interested in the change to the timetable in the Sydney, Cape Breton—Halifax run which is being cut from two trains to one train. Who makes such a decision and what factors come into play?

Mr. Mulder: A number of factors come into play. Annually we ask VIA Rail to come up with its business plan as to what kind of services it wants to provide at what cost, its capital budget spending plan and so on. Among the things we ask is where they would like to make service changes. In some cases the changes amount to improvements and the route remains the same and in some cases they reduce the number of trains, which changes the way in which a city may be served. Last year VIA came up with a number of areas where they wanted to make service changes. The minister indicated some of those changes on Tuesday. For example, they thought that we should re-instate the Winnipeg-Saskatoon-Edmonton run, changes should be made between Toronto and Ottawa and in the Atlantic provinces, including the one you are referring to. Some of the factors considered are ridership, cost, if the increase in frequency is reduced now much will be gained in revenue, cost savings, cost increases and so on. VIA then comes up with these proposals which are taken to the minister and in a number of cases they must be taken by the minister to cabinet for approval in principle. Cabinet determines whether it is prepared to have the service changes made. Once these decisions in principle are made they have to go to the CTC. I am referring here to areas where it is planned to reduce the service. If you wanted to improve service, such as putting more trains on the line between Ottawa and Montreal, that can be done with the approval of the minister without going to the CTC. With regard to the Sydney changes, nothing will be done until VIA has applied to the CTC and the CTC has decided, probably through hearings, whether those changes will be made. The CTC would consider such issues as what happens to the community and the passengers affected by the changes, whether alternative modes of transportation are available to the passengers, the costs and revenues to VIA and so on.

Senator Macdonald: Are other factors besides financial ones considered; say, the social implications to the community?

Mr. Mulder: Yes. For example, if you were to abandon service altogether, what would it do to the community, the employees, the passengers? Are there other modes of transportation? And so on. All these factors ought to be taken into consideration and, I believe, some of them are spelled out in the Railway Act. Certainly, the CTC, VIA and our department take these factors into consideration. However, money is also a factor.

Senator Macdonald: I think I mentioned the other night that there is a suspicion among the people of Cape Breton that VIA or, at least CN wants to abandon rail service on Cape Breton Island and substitute bus service. Have you heard anything about that?

[*Traduction*]

Le sénateur Macdonald: Je m'intéresse au changement apporté à l'horaire du parcours Sydney—Cap-Breton— Halifax qui passe de deux à un train. De qui relève cette décision et quels facteurs a-t-on pris en considération?

M. Mulder: Un certain nombre de facteurs entrent en ligne de compte. Tous les ans, nous demandons à VIA Rail de soumettre un plan d'action concernant les services qu'elle entend fournir et leur coût, son budget d'immobilisation, ses projets de dépenses, etc. Nous lui demandons notamment où elle souhaiterait effectuer des changements de service. Dans certains cas, ces changements entraînent des améliorations sans que les parcours soient modifiés; dans d'autres cas, il s'ensuit une réduction du nombre de trains, ce qui modifie le service dont bénéficie une ville. L'an dernier, VIA a proposé d'apporter des changements de service dans certaines régions. Le Ministre en a précisé quelques-uns mardi. Par exemple, VIA Rail estime que le parcours Winnipeg-Saskatoon-Edmonton devrait être rétabli et qu'il faudrait modifier le parcours entre Toronto et Ottawa et dans les provinces atlantiques, notamment le parcours que vous avez mentionné. On tient compte de facteurs comme le taux d'utilisation, les frais; la hausse de revenu, la diminution ou la hausse des frais qui résulteront de la réduction de la fréquence du service, etc. Les propositions de VIA sont présentés au ministre qui, dans certains cas, les soumet à l'approbation de principe du cabinet. Le cabinet décide alors s'il autorise les changements proposés. Une fois que les décisions de principe sont prises, elles doivent être soumises à l'approbation de la Commission canadienne des transports. Ce processus s'applique dans les cas où on prévoit réduire le service. Si par contre on veut améliorer le service, notamment en augmentant le nombre de trains sur le parcours Ottawa-Montréal, cela peut se faire en obtenant l'autorisation du Ministre, sans passer par la CCT. Pour ce qui est des changements proposés dans le cas de Sydney, aucune mesure ne sera prise tant que VIA n'aura pas fait une demande à la CCT et que cet organisme n'aura pas décidé, probablement à l'issue d'audiences, si ces changements doivent être apportés. La Commission voudra savoir dans quelle mesure ces changements toucheront la collectivité et les usagers, s'il existe d'autres moyens de transport disponible, ce qu'il en coûtera à VIA et ce qu'elle en retirera, etc.

Le sénateur Macdonald: Est-ce qu'on tient compte de facteurs autres que financiers, par exemple les répercussions sociales sur la collectivité?

M. Mulder: Oui. Par exemple, si on décide de supprimer complètement un service, il faut savoir quelles conséquences cette mesure aura sur la collectivité, sur les employés, sur les passagers, s'il existe d'autres moyens de transport, etc. Il faut prendre en considérations tous ces facteurs et, sauf erreur, la Loi sur les chemins de fer formule des exigences précises en ce sens. La CCT, VIA et notre ministère tiennent de l'aspect financier.

Le sénateur Macdonald: Je crois avoir mentionné l'autre soir que les citoyens de Cap-Breton soupçonnent la société VIA, à tout le moins le CN de vouloir abandonner le service de trains de passagers sur l'Île du Cap-Breton pour le remplacer par un service d'autobus. En avez-vous entendu parler?

[*Text*]

Mr. Mulder: All I can do is quote my boss, the minister, who said on Tuesday that those are not his plans. It is not up to CN because CN no longer provides that service; it is up to VIA. A am not aware that VIA has any such plans; even if it had those plans the decision is not up to VIA, it is up to the Minister of Transport, the cabinet of the day and the CTC to decide whether those services should go. I am not aware of any plans in that regard.

Senator Macdonald: To change the subject rather abruptly, does passenger service take precedence over freight on these lines?

Mr. Mulder: The Railway Act states that passenger service has to take priority over freight service. That is the general rule. At times it may not be possible, of course. The traditional example which is used to illustrate this point, and which is quite valid, is with respect to the line between Calgary and Vancouver. As the honourable senator knows, there are some long trains of up to 100 cars,—coal trains, for example—that travel along that line. Some sidings in that area are not big enough to handle those coal trains. So if you have a 10 or 12 passenger train coming down the track in one direction and a 100 car coal train coming in the other direction, and if the siding only holds 20 cars, then in this case the freight train must have priority. However, as a general rule passenger service receives priority all the time.

Senator Macdonald: I believe that same situation occurs with coal trains in Cape Breton with respect to long trains.

Mr. Mulder: That is right, there is a physical obstacle. If that occurs all the time then at some stage you might say, "Why can we not improve the sidings so that passenger trains don't stand around while freight trains go by?"

Senator Macdonald: There are a great many curves on the track between Hawkesbury and Sydney, which I suspect enters into the cost factor of hauling passengers. Is that something which is taken into consideration? I do not think it is feasible to say that there should be a new main line from Hawkesbury into Sidney, which would be the only solution. However, on account of the way the track is laid the costs must be higher than normal. Is that a factor which is taken into consideration?

Mr. Mulder: Because of the nature of the track?

Senator Macdonald: Because of the nature of the track, do you think it should be abandoned or not?

Mr. Mulder: I will turn you over to our detailed railway expert, Mr. Guiney.

Mr. Guiney: The curvature in the area is certainly severe. However, it does not impact so much on the operation of a passenger train but, rather, on the time it takes to negotiate those turns. The costing order with CN does not provide for specific maintenance, but, rather, long term average maintenance. So, in fact, we pay the average annual maintenance rather than specific in that circumstance.

[*Traduction*]

M. Mulder: Je ne puis que citer mon patron, le Ministre, qui disait mardi que cela ne fait pas partie de ses projets. Ce n'est pas au CN de prendre pareille décision puisqu'il n'assure plus ce service, mais à VIA. Autant que je sache, VIA n'a pas de projet semblable; et même si c'était le cas, la décision ne lui reviendrait pas; c'est le ministre des Transports, le Cabinet en place et la CCT qui décident du sort des services. Je ne suis informé d'aucun projet en ce sens.

Le sénateur Macdonald: Sur un autre plan, est-ce que les trains de passagers ont priorité sur les trains de marchandises?

M. Mulder: La Loi sur les chemins de fer prévoit que les trains de passagers ont priorité sur les trains de marchandises. C'est la règle générale. Dans certains cas toutefois, cela n'est pas possible. L'exemple typique est la voie ferrée entre Calgary et Vancouver. Comme l'honorable sénateur le sait, certains convois de plus de 100 wagons, par exemple des convois de charbon, empruntent cette voie ferrée. Certaines voies d'évitement dans cette région ne sont pas suffisamment longues pour accueillir tout un convoi de cette longueur, de sorte que s'il y a un train de dix ou douze wagons de passagers qui vient de la direction opposée et que la voie d'évitement ne peut recevoir qu'une vingtaine de wagons, le train de marchandises aura priorité. En règle générale cependant, les trains de passagers ont priorité en tout temps.

Le sénateur Macdonald: Je présume que la même chose se produit dans le cas des longs convois de charbon dans l'Ile du Cap-Breton.

M. Mulder: C'est exact; il y a un obstacle matériel. Mais si la chose se produit constamment, il y a lieu de se demander s'il n'y aurait pas moyen d'améliorer les voies d'évitement de manière à éviter que les trains de passagers ne doivent attendre que les convois de marchandises soient passés.

Le sénateur Macdonald: Le parcours entre Hawkesbury et Sydney est ponctué de nombreuses courbes et je soupçonne que les frais de transport des passagers doivent s'en ressentir. Tient-on compte d'un tel facteur? Je ne crois pas qu'on puisse espérer la construction d'une nouvelle voie ferrée entre Hawkesbury et Sydney, bien que ce soit la seule solution. Néanmoins, compte tenu du tracé de cette voie, les frais de transport doivent être plus élevés qu'ils ne le seraient normalement. Ce facteur entre-t-il en ligne de compte?

M. Mulder: Le tracé?

Le sénateur Macdonald: Étant donné son tracé, la voie devrait-elle être abandonnée?

M. Mulder: Je laisse à notre expert des chemins de fer, M. Guiney, le soin de vous répondre.

M. Guiney: Les courbes de la voie ferrée dans cette région sont certainement très prononcées. Toutefois, cela n'influe pas tant sur le coût d'exploitation du train de passagers que sur le temps qu'il faut prendre pour négocier les courbes. L'ordonnance sur les frais du CN ne prévoit pas de frais d'entretien particuliers mais des coûts moyens à long terme. C'est pourquoi nous payons les frais d'entretien annuels moyens plutôt que les frais d'entretien d'une partie précise du réseau.

[*Text*]

The Chairman: Is there any exchange of information between CN, CP and VIA Rail with respect to the scheduling of their respective trains in order to avoid delays?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, all of the trains are radio equipped for contact with either other trains or with the dispatcher to ensure that the dispatcher is fully aware of where the trains are at all times to avoid the situations referred to by Mr. Mulder. If, indeed, there are problems associated with a long freight train then the dispatcher can take action, where possible, to have that freight train moved out of the way earlier to allow for the passage of a passenger train.

Senator Macdonald: As I recall, the train on the Sydney-Halifax run used to be called the Dayliner, the idea being that people could leave Sidney in the morning and return to Halifax late in the evening the same day. For a while that was very popular. I think at present VIA has, the same idea, does it not, to have a passenger service between those two points? I was wondering what the effect of the change would be. Would you have any idea offhand of the number of people who used those two trains which will now be accommodated by one train? We used to have two trains a day and now we have one.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, the service which is proposed, and not yet approved by the CTC, is to eliminate one round trip five days a week between Sydney and Port Hawkesbury and on the weekend to continue with both services. The market research which has been done indicates that the train in both directions which would be removed does not handle a great many people between Port Hawkesbury and Sydney. The indication is that they can be accommodated on the other train which, in fact, connects with the *Ocean Limited* at Truro. VIA Rail looked at the connections and the number of passengers being handled before it put forth the presentation to the CTC. Part of the indication was to offer a service from Port Hawkesbury to Halifax which would allow a return trip in the same day, thus making us more competitive with the bus service in the area and, therefore, increasing our market share. So while on one hand we do not believe we will impact to any great extent—the travelling public from Sydney, on the other—we do believe that we can increase our market share in the area.

Senator Macdonald: To change the subject again abruptly, the other night it was mentioned that there had been some thinking with respect to creaing a system of package tours. I was wondering if that would include a package tour through to Newfoundland and back?

Mr. Mulder: I am not familiar with all the package tours VIA has. Perhaps Mr. Guiney could answer your question. Do you have a package tour which ties in with some service or some arrangement into Newfoundland?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, I am not personally aware of any.

Mr. Mulder: I know there is a maritime tour where one can take both the rail and the bus. You can cover parts of the maritimes, including Cape Breton, where the senator is from.

[*Traduction*]

Le président: Est-ce que les sociétés CN, CP et VIA Rail échangent des renseignements au sujet de leurs horaires respectifs afin d'éviter des retards?

M. Guiney: Monsieur le Président, tous les trains sont équipés de radio afin de communiquer avec les autres trains ou avec le régulateur pour s'assurer que ce dernier sait où se trouvent tous les convois à tout moment afin d'éviter des situations comme celles auxquelles M. Mulder faisait allusion. Bien entendu, si des difficultés surviennent à cause d'un long convoi, le régulateur peut, lorsque c'est possible, retirer le convoi de marchandises afin de laisser passer les trains de passagers.

Le sénateur Macdonald: Je me rappelle que le train qui empruntait le parcours Sydney-Halifax était appelé le «train de jour» puisqu'il permettait aux passagers de quitter Sidney le matin pour rentrer à Halifax en fin de soirée le même jour. Ce service a été très apprécié pendant un certain temps. La société VIA n'a-t-elle pas l'intention de rétablir le même service entre ces deux points? Je me demandais quel effet aurait ce changement. Pourriez-vous nous dire, au pied levé, le nombre de passagers qui utilisaient les deux trains et qui n'auront maintenant accès qu'à un seul train? Nous avions auparavant deux trains par jour, nous n'en avons maintenant plus qu'un.

M. Guiney: Monsieur le président, le service qui est proposé, mais que la CCT n'a pas encore approuvé, consisterait à supprimer le service circulaire cinq jours par semaine. L'étude de marché effectuée a révélé que le train en service circulaire qui serait supprimé ne dessert pas un grand nombre de voyageurs entre Port Hawkesbury et Sydney. Il semble que le transport de ces passagers pourrait être assuré par l'autre train qui, en fait, rejoint l'*Ocean Limited* à Truro. VIA Rail a examiné les correspondances et le nombre de pasagers transportés avant de soumettre sa proposition à la Commission canadienne des transports. La société proposait notamment d'assurer, de Port Hawkesbury à Halifax, un service de train qui assurerait le retour le même jour, ce qui nous permettrait de mieux faire concurrence aux services d'autobus dans la région et, partant, d'étendre notre part du marché. Ainsi, nous estimons que, d'une part, cette mesure ne porterait pas trop atteinte à la qualité du service au public voyageur de Sydney et que, d'autre part, elle nous permettrait d'accroître notre part du marché dans cette région.

Le sénateur Macdonald: Je me permets encore une fois de faire du coq à l'âne; l'autre soir, on a mentionné qu'il serait peut-être quetion de constituer un système de forfaits tout compris. Je me demandais si ce système incluerait un aller-retour Terre-Neuve?

M. Mulder: Je ne connais pas très bien les forfaits tout compris qu'offre VIA. M. Guiney pourrait peut-être vous répondre. Avez-vous des forfaits tout compris inclus dans un service de train vers Terre-Neuve?

M. Guiney: Pas que je sache, monsieur le président.

M. Mulder: Je sais qu'il existe dans les Maritimes un service de forfaits tout compris qui permet aux usagers de prendre à la fois le train et l'autobus. Il est possible de parcourir une partie des Maritimes, y compris l'Île du Cap-Breton, dont le sénateur

[*Text*]

However, I do not know offhand whether there is also a connection into Newfoundland. If I may do just a little bit of advertising, I am also in charge of the ferry services. I know that CN Marine has a very good tour package for people going to Newfoundland; but whether VIA does or not I do not know.

Senator Macdonald: I know a great number of passengers use CN Marine going back and forth.

Mr. Mulder: Yes, that is right.

Senator Macdonald: Do many of those passengers use the train or is it mostly motor vehicles? Do many of those people have to take VIA Rail, for example, when they get off the boat?

Mr. Mulder: You mean up to Sydney and then take a ferry across?

Senator Macdonald: Or on the way back, coming from Port aux Basques to North Sydney, do those passengers take VIA Rail? I know that it would not be to a great extent, however, I am wondering if it would be substantial.

Mr. Mulder: I do not have the figures, although I know it does take place. With respect to how many people use that type of connection, going by train up to Sydney and then across on the ferry and hook on to a bus, I am not familiar with that. I do not even know how CN Marine could gather that data since they do not ask people how they got to the ferry.

Senator Macdonald: I am wondering whether VIA Rail would tie in with the ferry as far as schedules are concerned.

Mr. Mulder: I do not know; we could check into that in order to find out when the trains arrive and when the ferries take off. As you know, it is not every hour on the Newfoundland run but it is certainly twice a day. So the waiting periiod would not be all that long.

Senator Riley: Mr. Guiney, do you have available the ridership figures between Montreal and Saint John on VIA prior to the elimination of the VIA service between Montreal, Saint John and Moncton on the *Atlantic*, and, if so, how far back do you have those ridership figures?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, VIA Rail will have on record the passenger handling for the *Atlantic*. We do not have them with us this morning, senator, but they can be provided.

Senator Riley: When can we expect them? I know that the figures are available.

Mr. Guiney: Yes, they are, senator.

Senator Riley: Do you know how far back, prior to the elimination of the service, you have those figures?

Mr. Guiney: Probably back as far as 1978 for sure, when VIA Rail assumed responsibility for the service.

[*Traduction*]

est originaire. Toutefois, je ne pourrais vous dire au pied levé s'il existe une liaison avec Terre-Neuve. Si je puis me permettre de faire un peu de publicité, je suis également responsable des services de traversiers. A ma connaissance, le CN Maritime offre une excellente occasion d'excursion organisée dans la province de Terre-Neuve; toutefois, je ne saurais vous dire si VIA offre un service semblable.

Le sénateur Macdonald: Je sais qu'un grand nombre de voyageurs empruntent régulièrement les services du CN Maritime.

M. Mulder: Oui. c'est exact.

Le sénateur Macdonald: Est-ce que beaucoup d'entre eux voyagent également par train, ou surtout en voiture? Voyagent-ils, par exemple, par VIA Rail lorsqu'ils débarquent du bateau?

M. Mulder: Vous voulez dire pour se rendre à Sydney et ensuite prendre le traversier?

Le sénateur Macdonald: Ou l'inverse, de Port aux Basques à North Sydney, voyagent-ils par VIA Rail? Je sais qu'il ne doit pas s'agir d'un pourcentage très élévé, mais je me demande si cette pratique est tout de même assez répandue.

M. Mulder: Je n'ai pas devant moi les chiffres exacts, mais je sais que c'est possible. En ce qui concerne le nombre précis de ceux qui font ainsi le voyage, c'est-à-dire par train jusqu'à Sydney, puis en traversier et enfin en autocar, je ne saurais vous répondre. D'ailleurs, je ne sais comment le CN Maritime pourrait rassembler ce genre de données, puisque les voyageurs n'indiquent aucunement comment ils se rendent au traversier.

Le sénateur Macdonald: Je me demande si l'horaire des trains de VIA Rail concorde avec celui des traversiers.

M. Mulder: Je n'en sais rien; nous pourrions nous renseigner sur ce point en vérifiant l'heure d'arrivée des trains et de départ des traversiers. Comme vous le savez, il n'y a pas de départ toutes les heures sur le trajet de Terre-Neuve, mais il y a très certainement deux par jour. La période d'attente ne serait donc pas très longue.

Le sénateur Riley: Monsieur Guiney, auriez-vous les données concernant la clientèle qui empruntait les services de VIA entre Montréal et Saint-Jean, avant l'abolition du service Montréal-Saint-Jean-Moncton assuré par l'*Atlantique* et, dans l'affirmative, jusqu'à quand remonte vos données?

M. Guiney: Monsieur le président, VIA Rail aura conservé dans ses dossiers, toutes les données concernant le transport de voyageurs à bord de l'*Atlantique*. Nous ne les avons malheureusement pas avec nous ce matin, mais il est facile de les obtenir.

Le sénateur Riley: Quand pourrions-nous en prendre connaissance? Je sais maintenant que ces données sont disponibles.

M. Guiney: En effet, sénateur.

Le sénateur Riley: Savez-vous à quand remontent vos dossiers antérieurs à l'abolition du service?

M. Guiney: Vraisemblablement à 1978, où VIA Rail s'est vu confier la responsabilité du service.

[*Text*]

Senator Riley: Then you will certainly have them for six months prior to the elimination of this service?

Mr. Guiney: By all means, senator, yes.

Senator Riley: What about the *Ocean*? Do you have the riderships figures for the *Ocean* from Halifax to Montreal since the elinination of the *Atlantic*?

Mr. Guiney: Yes, senator, but once again we do not have them with us this morning.

Senator Riley: When can we expect those figures?

Mr. Guiney: Within 24 hours; we could have been back to you tomorrow.

Senator Riley: We shall not be around tomorrow, but the staff will be here, of course.

The Chairman: The figures could be sent directly to the clerk of the committee, and they could form part of the minutes of the committee.

Senator Riley: Mr. Chairman, do you mean that they could form part of the minutes of this meeting?

The Chairman: Of this meeting, yes.

Senator Riley: Mr. Guiney, do you have any Amtrak connection at Toronto?

Mr. Guiney: In conjunction with Amtrak, we operate two services to the United States from Toronto: One from Toronto to New York via Niagara Falls using exclusive Amtrak equipment and one from Toronto to Chicago, utilizing both VIA and Amtrak equipment, senator.

The Chairman: Using Amtrak crews, too?

Mr. Guiney: No, we are using CN crews in Canada and VIA on-board crews throughout when it is our turn to operate, Amtrak crews beyond Port Huron in the case of the Chicago service, and Amtrak crews beyond the suspension bridge in New York with respect to the New York service.

Senator Riley: What connection do you have between Amtrak and VIA at Montreal, directly from the United States?

Mr. Guiney: Amtrak operates two services into Canada via Montreal. The services are not in conjunction with VIA services. They are operated exclusively by Amtrak. Therefore, in the public timetable, there is reference to the connection but VIA itself is not involved in the operation.

Senator Riley: Mr. Guiney, what connection is there between the Amtrak service and the *Transcontinental* or the *Canadian*, whatever you call it now?

Mr. Guiney: That is now the *Canadian*, senator.

Senator Riley: The *Canadian.*

Mr. Guiney: At Toronto, we make a connection—

Senator Riley: I am talking about Montreal.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Il serait donc possible de consulter les données relatives aux six mois précédant l'abolition du service?

M. Guiney: Très certainement, Sénateur.

Le sénateur Riley: En ce qui concerne l'*Océan*, auriez-vous les données relatives à la clientèle qui aurait emprunté ce service de Halifax à Montréal, depuis l'abolition de l'*Atlantique*?

M. Guiney: Oui, sénateur, mais encore une fois nous ne pouvons vous répondre immédiatement.

Le sénateur Riley: Quand donc le pourrez-vous?

M. Guiney: Dans les 24 heures; nous pourrons aisément vous les communiquer demain.

Le sénateur Riley: Nous n'y serons malheureusement pas demain, mais le personnel pourra les recevoir.

Le président: Ces données pourraient être envoyées directement au greffier du comité, et figurer au procès-verbal de la séance.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, voulez-vous dire qu'elles pourraient figurer dans le procès-verbal de la présente séance?

Le président: En effet.

Le sénateur Riley: Monsieur Guiney, existe-t-il une correspondence possible avec les trains d'Amtrak à Toronto?

M. Guiney: Nous exploitons, conjointement avec Amtrak, deux lignes de Toronto vers les États-Unis; la première, de Toronto à New-York, via Niagara Falls, fonctionne exclusivement avec le matériel d'Amtrak, et la seconde, de Toronto à Chicago, utilise le matériel à la fois de VIA et d'Amtrak.

Le président: L'équipage des trains est également celui d'Amtrak?

M. Guiney: Non, au Canada nous employons uniquement le personnel du CN et l'équipage de VIA jusqu'à la limite de notre territoire, puis l'équipage d'Amtrak prend la relève au-delà de Port Huron, dans le cas du service vers Chicago, et à partir du pont suspendu de New York, pour les trains à destination de cette ville.

Le sénateur Riley: Quelle correspondance offrez-vous entre les trains d'Amtrak et de VIA à Montréal, directement à partir des États-Unis?

M. Guiney: Amtrak exploite deux lignes au Canada via Montréal. Ces services sont complètement distincts de ceux qu'offre VIA, et sont exploités exclusivement par Amtrak. D'ailleurs, cette correspondance figure dans l'horaire présenté au public, quoique VIA Rail soit complètement dissocié de ce service.

Le sénateur Riley: Monsieur Guiney, quelle correspondance y a-t-il entre le service d'Amtrak et le *Transcontinental* ou le *Canadian*, selon ce que vous l'avez récemment baptisé?

M. Guiney: Il s'appelle désormais le *Canadien*, sénateur.

Le sénateur Riley: Soit.

M. Guiney: A Toronto, nous offrons une correspondance. . .

Le sénateur Riley: Je parle de Montréal.

[*Text*]

Mr. Guiney: At Montreal, there is a connection from the Amtrak trains to the *Canadian*. However, it is probably a six-hour connection. It is certainly not tight.

Senator Riley: And what is the connection in Toronto?

Mr. Guiney: The connection in Toronto is about three and-a-half hours from the New York service and two hours from the Chicago service.

Senator Riley: Mr. Guiney, is it true that VIA Rail does not presently have a schedule published for the transcontinental run from Montreal to Vancouver?

Mr. Guiney: Mr. Chairman, VIA Rail does indeed have a schedule published.

Senator Riley: I am talking about a schedule published for the service from Montreal right through to Winnipeg?

Mr. Guiney: Yes, senator. The train is listed in the public folder. Since I do not read this myself very often, it will take me a moment to find it. Timetable number 26 which reads:

> Leaving Montreal on train number 1, the *Canadian*, daily with all services, leaving Montreal at 16.30; departing Toronto the same day at 23.59; arriving in Winnipeg at 10.00 hours.

Senator Riley: Do you propose to originate the *Canadian*, so-called, from Toronto to Winnipeg instead of from Montreal to Winnipeg in the future?

Mr. Guiney: The *Canadian* will still continue to operate from Montreal, senator. I am sure that what you are referring to is the transfer of the stainless steel equipment to Toronto. That will be effective in 1984.

Senator Riley: The LRC equipment?

Mr. Guiney: No, the *Canadian* equipment, which is stainless steel. That is the former CP *Canadian* equipment.

Senator Riley: And it will originate in Toronto?

Mr. Guiney: No, it will originate in Montreal, senator.

Senator Riley: And you say it will continue to originate in Montreal??

Mr. Guiney: Yes it will, senator.

Senator Riley: That is, you can board your train in Montreal and go directly on that train to Winnipeg?

Mr. Guiney: That is correct, senator.

Senator Riley: And there is no proposal to change that?

Mr. Guiney: No there is not, senator.

Senator Riley: It is not even contemplated?

Mr. Guiney: In our long-term planning, while it is certainly not complete in terms of how we would propose to operate the *Canadian*, we have looked and are looking at the possibility of a three night out schedule, versus the four night schedule that

[*Traduction*]

M. Guiney: A Montréal, il exist une correspondance entre les trains d'Amtrak et le *Canadien*. Cependant, la période d'attente est relativement longue, soit près de six heures.

Le sénateur Riley: Et quelle correspondance offrez-vous à Toronto?

M. Guiney: La correspondance à Toronto représente une attente d'environ trois heures et demie pour New York, et de deux heures pour Chicago.

Le sénateur Riley: Monsieur Riley, est-il vrai que VIA Rail n'offre actuellement aucun horaire indiquant les liaisons transcontinentales entre Montréal et Vancouver?

M. Guiney: Monsieur le président, VIA Rail offre certes un tel horaire.

Le sénateur Riley: Je veux parler d'un horaire concernant le service direct de Montréal à Winnipeg.

M. Guiney: Oui, sénateur. Les renseignements sur ce train figurent dans le dépliant offert au public. Puisque je ne consulte pas moi-même ce dépliant très souvent, accordez-moi un instant pour le retrouver. Voici l'horaire nº 26 se lit comme suit:

> Embarquement à Montréal, train nº 1, le *Canadien*, départ quotidien à 16 h 30, tous les services offerts; départ de Toronto le même jour à 23 h 59; arrivée à Winnipeg à 10 heures.

Le sénateur Riley: Avez-vous l'intention de proposer que le *Canadien*, comme vous l'appelez, parte désormais de Toronto vers Winnipeg, plutôt que de Montréal?

M. Guiney: Le service à bord du *Canadien* sera toujours offert à partir de Montréal, sénateur. Vous faites sans doute allusion au transfert des voitures à Toronto, qui se fera en 1984.

Le sénateur Riley: Les voitures du LRC?

M. Guiney: Non, les anciennes voitures du *Canadien* du CP.

Le sénateur Riley: Et ce service sera offert à partir de Toronto?

M. Guiney: Non, à partir de Montréal, sénateur.

Le sénateur Riley: Vous affirmez donc que service sera toujours offert à partir de Montréal?

M. Guiney: En effet, sénateur.

Le sénateur Riley: Entendons-nous; est-il possible de prendre ce train pour se rendre directement, c'est-à-dire sans correspondance, à Winnipeg?

M. Guiney: Assurément, sénateur.

Le sénateur Riley: Il n'existe aucun projet de changement à cet égard?

M. Guiney: Absolument pas, sénateur.

Le sénateur Riley: Rien n'est même envisagé à cet égard?

M. Guiney: Dans le cadre de notre planification à long terme, quoique les projets d'exploitation future du *Canadien* ne soient pas encore formulés de façon concrète, nous avons envisagé et nous examinons toujours la possibilité d'offrir ce ser-

[*Text*]

is presently operated. We would continue to provide a connection for Montreal traffic at Toronto should that schedule be placed in operation. However, it is not approved nor has it been presented to the Department of Transport on any other basis other than for discussion. It has not been placed before the CTC.

Senator Riley: You are, however, entertaining the idea of placing a proposal before the CTC that the *Canadian*, as such, will originate in Toronto—with a connection from Montreal, of course—to Winnipeg?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, VIA had given some consideration to that proposal, which was one of a number of service changes that they had been considering, and that went to the Minister of Transport last summer.

A decision was made by the current Minister of Transport that all work on that should stop; that transcontinental service should continue from Montreal to Toronto, to Winnipeg and on to Vancouver.

Senator Riley: What is the connection with Toronto?

Mr. Mulder: It will be as Mr. Guiney indicated; there will be a transcontinental service from Montreal to Toronto to Winnipeg and on to Vancouver.

Senator Riley: Will that go via Sudbury?

Mr. Guiney: The transcontinental service will run through Sudbury from Toronto.

Senator Riley: Will that be the *Canadian*?

Mr. Guiney: That is correct.

Senator Riley: That will run to Sudbury from Toronto.

Is it the intention of VIA Rail to eliminate the overnight passenger service from Toronto to Montreal via Ottawa?

Mr. Guiney: There is no provision or planning by VIA Rail to eliminate the overnight service between Toronto and Montreal. We have, however, filed an application with the CTC which will eliminate and replace that part of the service that operates from Toronto to Ottawa with a connection at Brockville, Ontario. That will be eliminated in both directions.

We propose to commence an early morning service out of Ottawa and out of Toronto utilizing a combination of RDC and LRC equipment.

Senator Riley: What is RDC equipment?

Mr. Guiney: Those initials stand for rail diesel cars. We intend to offer a faster service as a result of which the train from Ottawa will arrive in Toronto by noon and the train from Toronto will arrive in Ottawa by noon. That will in fact replace or eliminate the need for the overnight service.

Senator Riley: That is as far as Ottawa is concerned?

Mr. Guiney: That is correct, senator.

Senator Riley: Not as far as Montreal is concerned?

Mr. Guiney: That is correct, senator.

[*Traduction*]

vice trois soirs, plutôt que quatre comme c'est actuellement le cas. Advenant cette éventualité, nous continuerons à permettre une correspondance à Toronto pour les voyageurs en provenance de Montréal. Cependant, ce projet n'a pas encore été approuvé, ni même soumis au ministère des Transports autrement que pour discussion. La CCT n'en a pas encore été saisie.

Le sénateur Riley: Cependant, il est vrai que vous envisagez de déposer devant la CCT un projet en vertu duquel le service du *Canadien* serait désormais offert à partir de Toronto, avec bien entendu possibilité de correspondance pour les voyageurs de Montréal, à destination de Winnipeg?

M. Mulder: Monsieur le président, si je puis me permettre d'intervenir; VIA a en effet envisagé ce projet et l'a soumis au ministre des Transports l'été dernier; il faisait partie d'une série de changements envisagés pour ses services.

L'actuel ministre des Transports a décidé que tous les travaux à ce sujet devaient être interrompus; le service des trains transcontinentaux doit être maintenu entre Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

Le sénateur Riley: Quel est le parcours pour Toronto?

M. Mulder: Celui que M. Guiney a indiqué; un service de trains transcontinentaux entre Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

Le sénateur Riley: En passant par Sudbury?

M. Guiney: Les trains transcontinentaux en provenance de Toronto passent par Sudbury.

Le sénateur Riley: S'agira-t-il du *Canadien*?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Il reliera Toronto et Sudbury.

VIA Rail a-t-elle l'intention de supprimer le service voyageurs de trains de nuit qui relie Toronto et Montréal en passant par Ottawa?

M. Guiney: VIA Rail ne veut ni ne prévoit le supprimer. Nous avons, toutefois, présenté une demande à la CCT pour supprimer et remplacer le service aller-retour entre Toronto et Ottawa avec correspondance à Brockville en Ontario.

Nous proposons d'établir un service matinal entre Ottawa et Toronto en utilisant l'autorail et le LRC.

Le sénateur Riley: Quel en est l'avantage?

M. Guiney: Nous avons l'intention d'offrir un service plus rapide et ces voitures peuvent arriver à destination vers midi, ce qui nous permettrait de remplacer ou d'éliminer le service de nuit.

Le sénateur Riley: Ce service s'arrête à Ottawa?

M. Guiney: C'est exact, sénateur.

Le sénateur Riley: Il ne sera pas offert jusqu'à Montréal?

M. Guiney: Non, sénateur.

[*Text*]

Senator Riley: So you do not propose to apply to the CTC for the elimination of the overnight service between Ottawa and Montreal?

Mr. Guiney: No, we do not, senator.

Senator Riley: That is not even being contemplated?

Mr. Guiney: No, it is not.

Senator Riley: Do you intend to upgrade that service?

Mr. Guiney: Are you referring to the Toronto to Ottawa service?

Senator Riley: The overnight service between Toronto and Montreal.

Mr. Guiney: That service is operated as a convenience service leaving Toronto and Montreal respectively at 23.35 and arriving in Montreal and Toronto respectively at 07.30.

Senator Riley: What type of equipment is used on that service?

Mr. Guiney: Sleepers, day nighters, coaches and feeders.

Senator Riley: The same type of equipment used on the *Ocean*?

Mr. Guiney: Yes.

Senator Riley: Equipment of the same vintage?

Mr. Guiney: That is the newest equipment we have, senator.

Senator Riley: That is the 30-year old equipment?

Mr. Guiney: Yes, it is.

Senator Riley: So VIA does not intend to upgrade the equipment used on the service between Toronto and Montreal; VIA will use the same equipment as that used on the Montreal to Halifax run?

Mr. Guiney: That is correct.

Senator Riley: The use of that equipment does not encourage passenger rail travel, does it?

Mr. Guiney: It certainly is not the newest of equipment available in the world.

Senator Riley: It is better than the old "Falls" series of cars?

Mr. Guiney: Yes, it is.

Senator Riley: When did you eliminate those?

Mr. Guiney: Before I got there.

Senator Riley: When did you get there?

Mr. Guiney: In 1981, as far as VIA Rail is concerned.

Senator Riley: Up until 1981 they were using the "Falls" series of cars.

Mr. Guiney: I am personally not aware of that.

Senator Riley: I am; I travelled on them.

The Chairman brought up a subject the other evening with Mr. Franche, or Mr. Franche introduced this subject in response to a complaint made by the chairman with respect to

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Vous ne compter donc pas demander à la CCT l'autorisation de supprimer les trains de nuit entre Ottawa et Montréal?

M. Guiney: Non, sénateur.

Le sénateur Riley: Vous n'y songez même pas?

M. Guiney: Non.

Le sénateur Riley: Avez-vous l'intention d'améliorer le service offert sur ce parcours?

M. Guiney: Parlez-vous du parcours Toronto-Ottawa?

Le sénateur Riley: Je parle des trains de nuit reliant Toronto et Montréal.

M. Guiney: Ce service est offert pour la commodité des voyageurs et les trains partent, dans les deux directions, à 23 h 35 pour arriver à destination à 7 h 30.

Le sénateur Riley: Quelle type de voiture est utilisé sur ce trajet?

M. Guiney: Des wagons-lits, des trains de jour, des coachs Superconfort, des coachs et des trains de ramassage.

Le sénateur Riley: Les mêmes que pour l'*Ocean*?

M. Guiney: C'est juste.

Le sénateur Riley: Des voitures datant des mêmes années?

M. Guiney: Ce sont nos récentes, sénateur.

Le sénateur Riley: Elles ont 30 ans, n'est-ce-pas?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Donc, VIA Rail n'a pas l'intention d'utiliser des voitures modernes entre Toronto et Montréal; il utilisera les mêmes que celles qui relient Montréal et Halifax?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: L'utilisation de ces voitures ne favorise pas le service ferroviaire voyageurs, n'est-ce pas?

M. Guiney: Ce ne sont sûrement pas les voitures les plus modernes au monde.

Le sénateur Riley: Elles valent mieux que les vieilles voitures de la série "Falls"?

M. Guiney: Oui.

Le sénateur Riley: Quand avez-vous retiré ces voitures?

M. Guiney: Cela s'est fait avant que j'entre en fonctions.

Le sénateur Riley: Depuis quand occupez-vous ce poste?

M. Guiney: A VIA Rail, depuis 1981.

Le sénateur Riley: Les voitures de la série "Falls" ont servi jusqu'en 1981.

M. Guiney: Je n'en sais rien.

Le sénateur Riley: Moi, je le sais. J'ai voyagé à bord de ces voitures.

L'autre soir, le président a eu une discussion avec M. Franche, ou peut-être est-ce M. Franche lui-même qui a soulevé la question, en réponse à une plainte du président sur le train

[*Text*]

the service from Quebec to Gaspé, which was held up, according to Mr. Franche, because of snow-plough trouble in Drummondville?

The Chairman: That was at Daveluyville, which is near Drummondville.

Senator Riley: Would you say it was almost an act of God that held that train up?

Mr. Guiney: The delay at Amqui was the result of a derailment. Beginning with mother nature, yes, there was a large amount of snow which necessitated the use of a snow plough. Unfortunately, the snow plough derailed ahead and there was no opportunity for the passenger train to pass.

Senator Riley: Apart from that, I was told by employees on the *Ocean* that they have had steam failures all winter long. I took this with a grain of salt, but I was told that they had steam failures almost every day.

The Chairman: Due to freezing.

Senator Riley: Due to freezing, yes, Mr. Chairman.

You may not be able to answer that question, but you can answer, I believe, whether or not there was an extraordinary number of steam failures in the passenger cars to the discomfort of the travelling public.

Mr. Guiney: The only particular incident I am aware of occurred during the Christmas holidays. As a result of delays brought about by the weather and the unfortunate derailment at Amqui, it was necessary for the trains to stop and take on water in order to make sufficient steam. While this was going on, there may have been steam failures in some cases causing the freeze up of cars, but I think it is also fair to say that the number of freeze ups and repairs to cars with broken pipes during this winter was, in fact, less than any other winter, senator. So, perhaps there have been incidents of cars freezing up.

Senator Riley: You say "perhaps"; do you not have any direct knowledge of that?

Mr. Guiney: Yes, I do.

Senator Riley: Those freeze ups resulted in a severe inconvenience to the travelling public, particular those travelling overnight.

Mr. Guiney: Yes, they certainly did.

Senator Riley: You said that most of those occurred during the Christmas season. How far does the Christmas season extend? Would that extend into January?

Mr. Guiney: It extended through to January 6.

Senator Riley: My information is that in the west you used to have some generating units hooked onto the back of trains which ensured that there would be appropriate temperatures guaranteed. Do you still have them?

Mr. Guiney: There are some generators placed across the country for the use of the *Canadian*. CP Rail, while they operated the *Canadian*, did not use steam generators at all; CN did.

[*Traduction*]

reliant Québec et Gaspé qui a été retardé, selon M. Franche, à cause de problèmes de déneigement à Drummondville?

Le président: L'incident s'est produit à Daveluyville, près de Drummondville.

Le sénateur Riley: Diriez-vous que c'est une cause naturelle qui a retardé le train?

M. Guiney: A Amqui, c'est un déraillement qui en est la cause. Tout a commencé par de forte chutes de neige qui ont nécessité l'emploi d'un chasse-neige. Malheureusement, il a déraillé, et le train de voyageurs n'a pu poursuivre sa route.

Le sénateur Riley: Je dois ajouter, que les employés de l'*Océan* m'ont affirmé qu'il y avait eu des pannes du système de chauffage à vapeur tout l'hiver. J'ai pris ce renseignement avec un grain de sel, mais j'ai appris qu'il y en avait eu presque tous les jours.

Le président: C'est à cause du gel.

Le sénateur Riley: Effectivement, monsieur le président.

Je ne sais pas si vous êtes en mesure de répondre, mais j'imagine que vous pouvez me dire s'il y a eu assez de pannes de ce genre pour gêner les voyageurs.

M. Guiney: Le seul incident dont je suis au courant s'est produit pendant le temps des fêtes. Les trains retardés par le mauvais temps et le déraillement à Amqui ont dû s'arrêter pour s'approvisionner en eau afin maintenir le chauffage à la vapeur. Pendant l'opération, le système de chauffage a pu tomber en panne entraînant le refroidissement des voitures, mais je pense qu'il est juste de dire que le nombre de refroidissements et de réparations des tuyaux a été moins important cet hiver que par le passé. Donc, il se peut que des voitures aient manqué de chauffage.

Le sénateur Riley: Vous dites «il se peut»; êtes-vous sûr que c'est arrivé?

M. Guiney: Oui.

Le sénateur Riley: Ces refroidissements ont grandement incommodé les voyageurs, surtout la nuit.

M. Guiney: C'est certain.

Le sénateur Riley: Vous dites que la plupart de ces incidents se sont produits pendant le temps des fêtes. Combien de temps dure cette période? Se prolonge-t-elle jusqu'en janvier?

M. Guiney: Elle se termine le 6 janvier.

Le sénateur Riley: J'ai appris que des groupes électrogènes étaient installés à l'arrière des trains circulant dans l'Ouest pour maintenir un niveau de température convenable. Est-ce encore ainsi?

M. Guiney: Il y en a sur le *Canadien*. Quand il exploitait le *Canadien*, le CP n'utilisait pas de fourgon chaudière, contrairement au CN.

[*Text*]

In the case of the *Canadian*, that has a bullet-nosed back end with no opportunity to add a steam car. So, if there is need for extra steam, that unit is placed at the head of the train. VIA Rail and CP Rail co-operate in determining what the temperatures will be over a period of time. That allows for a decision to add a steam car in order to provide for both extra water and extra steam.

Senator Riley: Were VIA's steam cars in use during this past winter season?

Mr. Guiney: Yes, they were.

Senator Riley: Where were they in use? You said on the *Canadian*.

Mr. Guiney: The steam cars were located at Toronto, Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg, Moose Jaw, Calgary, Revelstoke and Vancouver.

Senator Riley: That is what I am getting at. The *Ocean Limited* is part of the continental.

Mr. Guiney: It is part of the Eastern Transcontinental, yes.

Senator Riley: I have also been told by witnesses that the *Canadian* starts at Halifax and it ends up in Vancouver. Yet, in western Canada you use the steam units. I am not trying to pit one place against the other, but you are using these west of Toronto, but you are not using any steam units on the *Ocean Limited* between Halifax and Montreal, and that is where you had all the steam failures this past winter.

Mr. Guiney: Senator Riley, I should have carried on. We, in fact, have steam cars at Montreal, Campbellton, Moncton and Halifax and we used them over the Christmas period as a result of our inability to supply VIA units equipped with steam. We were using leased freight power from Canadian National on the Eastern Transcontinental in the Christmas period. In fact, we were using up to two steam cars between Montreal and Halifax in order to get sufficient steam for up to 18 cars.

Senator Riley: And you still had failures?

Mr. Guiney: Yes, we did.

Senator Riley: Would you attribute that to the fact that these steam cars are outdated like the 30-year old equipment that you are still using on the *Canadian* and, particularly, between Halifax and Montreal?

Mr. Guiney: The age of the cars has very little to do with the freeze up. In fact, what did happen in some cases was that the steam trap, which is the means of water getting out from the pipe, froze and the consequence of that was that water began to freeze in the pipe itself. Therefore, the steam was not able to move back through the train. In those cases it was necessary to stop and thaw out the steam trap hoping that you could get it done before the pipes burst.

Senator Riley: Why would they freeze? Why would there be failure in these steam cars?

Mr. Guiney: I have no particular answer except that it was extremely cold and—

[*Traduction*]

L'arrière du *Canadien* est arrondi et ne permet pas l'installation d'un fourgon chaudière. Ainsi, s'il faut augmenter la vapeur, le fourgon doit être placé à la tête du train. VIA Rail et CP Rail s'entendent pour déterminer les températures à maintenir. Ils peuvent ainsi décider s'il faut ajouter un fourgon chaudière pour fournir plus d'eau et de vapeur.

Le sénateur Riley: A-t-on utilisé des fourgons chaudières l'hiver dernier?

M. Guiney: Oui.

Le sénateur Riley: Où les a-t-on utilisé? Sur le *Canadien*.

M. Guiney: À Toronto, Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg, Moose Jaw, Calgary, Revelstoke et Vancouver.

Le sénateur Riley: Voilà où je veux en venir. L'*Océan* est l'un des trains transcontinentaux.

M. Guiney: Il fait partie du service de l'Est des trains transcontinentaux.

Le sénateur Riley: Des témoins m'ont également affirmé que le *Canadien* relie Halifax et Vancouver. Pourtant, les fourgons chaudières servent dans l'Ouest du pays. Je n'essaie pas de jouer au plus fin, mais il y a des fourgons chaudières sur les trains circulant à l'ouest de Toronto et non sur l'*Océan* entre Halifax et Montréal où toutes les pannes se sont produites l'hiver dernier.

M. Guiney: Sénateur Riley, j'aurais dû continuer l'énumération. En fait, il y en a sur les trains de Montréal, Campbellton, Moncton et Halifax et il y en a eu sur les trains transcontinentaux du service de l'Est pendant le temps des fêtes parce qu'il nous a été impossible d'avoir des voitures VIA dotées d'un système de chauffage à vapeur. Nous avons loué des fourgons chaudières du Canadien National pour le service de l'Est des trains transcontinentaux pendant le temps des fêtes. En fait, nous avons utilisé deux fourgons chaudières entre Montréal et Halifax pour alimenter 18 voitures ou moins.

Le sénateur Riley: Y a-t-il eu encore des pannes?

M. Guiney: Oui.

Le sénateur Riley: A votre avis, est-ce parce que ces fourgons-chaudière sont vétustes, comme ce matériel vieux de 30 ans que vous utilisez toujours sur le *Canadien* en particulier entre Halifax et Montréal?

M. Guiney: L'âge des wagons est sans grand rapport avec le gel. En fait, ce qui s'est produit dans certains cas, c'est que le purgeur de vapeur, qui permet à l'eau de s'écouler du tuyau, a gelé, ce qui a fait geler l'eau à l'intérieur du tuyau, de sorte que la vapeur a cessé de circuler d'un bout à l'autre du train. Dans ces cas là, il a fallu arrêter le train et dégeler le purgeur, en espérant y parvenir avant que le tuyau n'éclate.

Le sénateur Riley: Pourquoi les tuyaux gèlent-ils? Pourquoi y a-t-il des pannes dans ces fourgons-chaudière?

M. Guiney: La seule chose que je puisse répondre, c'est qu'il faisait extrêmement froid et . . .

[*Text*]

Senator Riley: And they are extremely old.

Mr. Guiney: No, they are extremely vulnerable to cold weather.

Senator Riley: They do not seem to be extremely vulnerable to the cold weather in western Canada.

Mr. Guiney: Unfortunately, they were over the Christmas period. We had severe delays as a result of many things, including the freezing of the pipes out west. Despite the fact that we did have the steam cars in both ends of the country there were still times when the water in the traps frooze, but this is not a factor only of 1984. It has been a possibility at any time since the equipment was new. When you get extreme temperatures the equipment always freezes.

Senator Riley: Well, the equipment freezes when they are laying over in stations particularly for long stops.

Mr. Guiney: If they are off steam, yes.

Senator Riley: In Montreal you could be delayed for two hours before leaving the station, and that is not attributable so much to heavy holiday traffic but rather to the fact that these cars have been standing in the open.

Mr. Guiney: Over the Christmas period it was more as a result of the late trains arriving from the east and arranging to turn the equipment back towards Halifax again which caused some of the delays more than either the switching in the coach yards or the steam or heat problems in the yards themselves.

Senator Riley: But your figures for the holiday season were higher on these steam failures but, nevertheless, you had them throughout the winter at longer intervals. Is that not correct?

Mr. Guiney: We certainly had steam problems over the holiday period, and to some extent they continued through the winter, yes.

The Chairman: May I interrupt the line of questioning? Is it necessary to keep Mr. Mulder and Mr. Titley here any longer? We only have about 20 minutes to go and I understand they have to leave. We can always have them come back.

Senator Macdonald: May I ask one question before they leave? How many employees do you have now compared to what you had earlier?

Mr. Mulder: I do not have the detailed figures but it was roughly the same.

Senator Macdonald: With respect to the proposed change for eliminating one train run from Sydney to Halifax, will that result in some employees losing their positions?

Mr. Mulder: Perhaps Mr. Guiney could answer that question.

Mr. Guiney: First of all, senator, the number of employees in total, beginning in 1982 was 3,640 VIA employees on the payroll. In 1983 there were 3,474 employees. I believe, as Mr. Franche indicated the other evening, that some of that is a reflection of reorganization in the management structure of VIA.

Senator Macdonald: There is not much change.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Que ces wagons sont très vieux.

M. Guiney: Non, mais ils sont très sensibles au froid.

Le sénateur Riley: Ils ne semblent pas l'être autant dans l'Ouest du Canada.

M. Guiney: Malheureusement, ils l'ont été pendant la période des fêtes. Plusieurs retards se sont produits dans l'Ouest, notamment à cause de tuyaux gelés. Nous avions effectivement des fourgons-chaudière dans toutes les parties du pays, mais les problèmes de glace dans les tuyaux ne sont pas apparus en 1984. Le phénomène a constitué un risque depuis la mise en service de ce matériel. Lorsqu'il fait très froid, les tuyaux gèlent immanquablement.

Le sénateur Riley: En particulier lors des arrêts prolongés dans les gares.

M. Guiney: Oui, si la vapeur vient à manquer.

Le sénateur Riley: A Montréal, les trains ont eu parfois deux heures de retard au départ, et ce n'était pas dû à la grande affluence du temps des fêtes, mais plutôt au fait que les wagons étaient restés longtemps immobiles.

M. Guiney: Pendant la périodes des fêtes, les retards ont été provoqués davantage par la difficulté de renvoyer vers Halifax les trains qui arrivaient de l'Est, que par les problèmes d'aiguillage dans les gares de triage ou par les problèmes de vapeur ou de chauffage dans les gares.

Le sénateur Riley: Néanmoins, d'après vos chiffres, il y a eu davantage de pannes de vapeur pendant la période des fêtes, et pourtant, ces pannes se sont produites pendant tout l'hiver, à des intervalles plus éloignés. Est-ce bien exact?

M. Guiney: Nous avons eu en effet des pannes de vapeur pendant la période des fêtes, et dans une certaine mesure, ces problèmes ont continué par la suite.

Le président: Puis-je interrompre les questions? Avons-nous encore besoin des témoignages de M. Mulder et de M. Titley? Il ne nous reste que 20 minutes et ils doivent nous quitter. Peut-être pourrions-nous leur demander de revenir.

Le sénateur Macdonald: Puis-je poser une question avant qu'ils ne partent? Combien d'employés avez-vous maintenant par rapport à vos effectifs antérieurs?

M. Mulder: Je n'ai pas le détail des chiffres, mais les effectifs sont restés à peu près les mêmes.

Le sénateur Macdonald: Combien d'employés perdraient leur poste du fait de la suppression du service entre Sydney et Halifax?

M. Mulder: M. Guiney pourrait sans doute répondre à cette question.

M. Guiney: Tout d'abord, sénateur, VIA avait 3 640 employés sur sa liste de paye en 1982. En 1983, elle en avait 3 474. Comme l'a indiqué M. Franche l'autre soir, la différence correspond en partie à la réorganisation de la structure administrative de VIA.

Le sénateur Macdonald: Il n'y a pas eu beaucoup de changement.

[*Text*]

Mr. Mulder: It has been basically the same for the last five years.

The Chairman: On behalf of the members of the committee I should like to thank Mr. Mulder and Mr. Titley for their assistance today. I understand that Mr. Guiney will remain for the balance of the meeting.

Mr. Guiney: Insofar as the change that is proposed in the Sydney area is concerned, there are no VIA Rail employees affected, and the only thing that I am aware of for the operating railway CN, is that there will be a change in the manning of the train in the area of Havre Boucher. I believe that is being worked on at the moment with the unions.

Senator Riley: There is a question that is not clear to me which concerns the train sets built by Bombardier and Cancar, I believe, and destined for Amtrak but Amtrak rejected them. Where does the ownership of these lie now?

Mr. Guiney: The train sets which are two locomotives and ten cars were returned from Amtrak and are the property of the Crown, either IT&C or Transport. We, VIA Rail, are in discussions with the Department of Transport at the moment in order to assume responsibility for those trains, provided that the necessary paperwork can be sorted out.

Senator Riley: Why were they rejected by Amtrak?

Mr. Guiney: I am not aware of the condition or situation that required the turnback.

Senator Riley: If you are involved in negotiations with the Department of Transport, or whoever is the owner, you must know, or somebody from your organization must know the answer to that. You are trying to recommend how they can be converted or see if they can be adaptable to VIA Rail.

Mr. Guiney: That work is ongoing at VIA Rail at the moment. We, in fact, have a group of people looking at the condition of both the locomotives and the cars. Ultimately, we will make a decision as to the amount of dollars necessary to make them fleet-compatible with VIA Rail. We will report to the Minister of Transport at that time.

Senator Riley: In order for you to determine whether or not they can be made compatible, surely your people must know why they were not compatible with Amtrak.

Mr. Guiney: My knowledge of it is that it is not that they were not compatible with Amtrak; the indication we have is that, because of the small numbers, they did not fit into their total fleet requirement and, therefore, the decision was made to turn them back. It is not that they did not work or function while they were in the United States; there were other reasons.

Senator Riley: Would any of those reasons be as a result of component parts failing in the trial runs?

Mr. Guiney: I cannot, with any great accuracy, answer that other than to say I am sure there were some difficulties as there are with our own LRCs in terms of the technology that is

[*Traduction*]

M. Mulder: Les effectifs sont restés pratiquement les mêmes au cours des cinq dernières années.

Le président: Au nom des membres du comité, je voudrais remercier M. Mulder et M. Titley de nous avoir prêté assistance aujourd'hui. Je crois que M. Guiney va rester avec nous jusqu'à la fin de la séance.

M. Guiney: La modification envisagée dans la région de Sydney n'aura aucune conséquence pour les employés de VIA Rail et en ce qui concerne l'exploitation du CN, je sais seulement qu'on va modifier l'équipage des trains dans la région de Havre Boucher. Il me semble qu'on négocie actuellement cette question avec les syndicats.

Le sénateur Riley: J'aimerais obtenir des précisions sur les trains construits par Bombardier et Cancar pour Amtrak, et qui ont été renvoyés par Amtrak. A qui appartiennent ces trains actuellement?

M. Guiney: Ce matériel, qui se composent de deux locomotives et de dix wagons, a été effectivement renvoyé par Amtrak; il appartient à la Couronne, soit au ministère de l'Industrie et du Commerce, soit à celui des Transports. A VIA Rail, nous sommes actuellement en pourparlers avec le ministère des Transports, car nous aimerions en faire l'acquisition, à condition que la transaction soit possible administrativement.

Le sénateur Riley: Pourquoi ces trains ont-ils été renvoyés par Amtrak?

M. Guiney: Je n'ai pas été informé de la situation qui est à l'origine du renvoi.

Le sénateur Riley: Si vous participez aux pourparlers avec le ministère des Transports ou avec l'organisme auquel ces trains appartiennent, vous devez connaître la réponse à cette question, à moins qu'un de vos collaborateurs y réponde. Vous êtes en train d'étudier comment ces trains pourraient être adaptés au réseau de VIA Rail.

M. Guiney: La question est actuellement à l'étude à VIA Rail. Nous avons un groupe de spécialistes qui étudient l'état des locomotives et des wagons. Par la suite, nous prendrons une décision concernant le prix des travaux nécessaires à leur adaptation. Puis nous en ferons rapport au ministre des Transports.

Le sénateur Riley: Pour savoir si l'adaptation est possible, votre équipe a certainement dû déterminer pourquoi Amtrak n'a pas pu intégrer ce matériel à son réseau.

M. Guiney: Pour autant que je sache, il n'y a pas eu de problème de compatibilité avec le réseau d'Amtrak, mais comme ce matériel n'existait qu'en très petite quantité, les gestionnaires d'Amtrak n'ont pas pu l'intégrer au reste de leur matériel roulant, si bien qu'ils ont décidé de le renvoyer. Il ne s'agit donc pas d'un problème de fonctionnement défectueux aux États-Unis; il y a eu d'autres raisons.

Le sénateur Riley: Cette décision a-t-elle fait suite à des pannes constatées dans certains éléments au cours des essais?

M. Guiney: Je ne peux pas vous répondre précisément; je sais qu'il y a eu certains problèmes analogues à ceux que nous posent nos propres LRC du fait de la technologie appliquée à

[*Text*]

being applied to new equipment, but not to the point where perhaps that would be the reason they were turned back.

Senator Riley: If you are working on them now to determine whether they can become compatible with the VIA operation, you must know in what way they were not compatible with the Amtrak operation.

Mr. Guiney: We have in our possession the specifications that the equipment was designed on and, from that point of view, we can assure ourselves that, in fact, the cars and the locomotives were manufactured to the specifications, and what specification changes are necessary for the VIA Rail operation.

Senator Riley: Do you also have a report of the trial runs that were conducted by Amtrak?

Mr. Guiney: We were aware of the trial runs conducted by Amtrak, but we do not have in our possession the test run data.

The Chairman: With new equipment you must have a guarantee from the manufacturer.

Mr. Guiney: Insofar as the VIA Rail equipment is concerned, we have a guarantee from the manufacturer.

Senator Riley: But not for the train sets?

Mr. Guiney: We believe, senator, that the contract between Bombardier and the Crown allows for continuity of the warranty period that existed when the equipment was new. My understanding is that, if VIA Rail takes the equipment into the fleet, we will have an extended warranty period. The details of that have to be worked out.

Senator Riley: The extended warranty period from the builders?

Mr. Guiney: Yes, that is correct.

Senator Riley: Do you have the contract price for the delivery of these train sets to Amtrak, or even the locomotives? What was the amount of the contract that Amtrak was to pay to the builders for delivery of these train sets, and the locomotives particularly?

Mr. Guiney: I have no knowledge of what the original purchase price was or what the estimates were for delivery to Amtrak.

Senator Riley: Not long ago the press published figures.

Mr. Guiney: I think I have seen those same figures, but I cannot verify them.

Senator Riley: What were they?

Mr. Guiney: I believe somewhere in the order of $15 million, if I recall correctly, but that is not a figure that I can verify nor would I want to support it.

Senator Riley: You say that it is roughly $15 million. What would it cost to build a locomotive for an LRC today?

Mr. Guiney: If VIA Rail were acquiring new locomotives?

Senator Riley: Yes.

[*Traduction*]

ce matériel nouveau, mais ces problèmes n'ont pas été graves au point de justifier le renvoi des trains.

Le sénateur Riley: Comme vous travaillez actuellement sur ces trains pour déterminer s'ils sont compatibles avec le réseau de VIA Rail, vous devez savoir pourquoi ils ont été jugés incompatibles avec celui d'Amtrak.

M. Guiney: Nous avons en notre possession les spécifications qui ont servi de base à la conception du matériel et de ce point de vue, nous sommes en mesure d'établir que les locomotives et les wagons sont conformes aux spécifications, et nous pouvons déterminer les changements à y apporter pour qu'ils puissent s'intégrer à l'exploitation de VIA Rail.

Le sénateur Riley: Est-ce qu'on vous a communiqué les résultats des essais effectués par Amtrak?

M. Guiney: Nous savons qu'Amtrak a effectué des essais, mais leurs résultats ne nous ont pas été communiqués.

Le président: Le nouveau matériel doit être accompagné d'une garantie du fabricant.

M. Guiney: Pour le matériel de VIA Rail, nous avons effectivement une garantie du fabricant.

Le sénateur Riley: N'était-ce pas le cas pour ces trains?

M. Guiney: Il me semble, sénateur, que le contrat conclu entre Bombardier et la Couronne prévoit la prolongation de la période de garantie fixée avant la mise en service du matériel. Il me semble que si VIA intègre ces trains à son matériel roulant, nous aurons une prolongation de la période de garantie, selon des modalités qui restent à définir.

Le sénateur Riley: Cette prolongation est-elle accordée par les constructeurs?

M. Guiney: Oui, c'est exact.

Le sénateur Riley: Connaissez-vous le prix inscrit au contrat de vente de ces trains à Amtrak, ou le prix des locomotives? Quel montant devait payer Amtrak aux constructeurs aux termes du contrat pour la vente de ces trains, et en particulier des locomotives?

M. Guiney: Je ne connais pas le prix de vente initial, ni même le devis adressé à Amtrak.

Le sénateur Riley: Ces chiffres ont été publiés récemment dans la presse.

M. Guiney: Il me semble les avoir vus, mais je ne pourrais pas les vérifier.

Le sénateur Riley: De quel montant s'agissait-il?

M. Guiney: C'était, je crois, de l'ordre de 15 millions de dollars, si je me souviens bien, mais je ne peux pas vérifier, et je ne veux donc pas m'engager sur ce point.

Le sénateur Riley: Vous parlez d'environ 15 millions de dollars. Quel est le coût de production d'une locomotive LRC actuellement?

M. Guiney: Ce que devrait payer VIA Rail pour acheter de nouvelles locomotives?

Le sénateur Riley: Oui.

[*Text*]

Mr. Guiney: In the order of $2.1 million.

Senator Riley: When you talk of $15 million, are you talking about locomotives only or the whole train set?

Mr. Guiney: This figure of $15 million is not my figure. My understanding is that it was for the total contract.

Senator Riley: For the two train sets?

Mr. Guiney: That is correct.

Senator Riley: How much would it cost you to have two train sets built similar to these but which would be adaptable to VIA Rail if you were ordering them tomorrow? How much would they cost? We are talking about the whole of the train sets. I cannot understand why you do not have the actual contract figures between the builder and the purchaser for the Amtrak deal.

Mr. Guiney: We are not in possession of that because, in fact, we do not own the equipment and the contract would not be in the possession of VIA Rail.

Senator Riley: Do you know how many locomotives?

Mr. Guiney: Two.

Senator Riley: Do you know how many cars?

Mr. Guiney: There are ten.

Senator Riley: How much would it cost you to replace two such locomotives adaptable to VIA Rail built by the same people?

Mr. Guiney: I am sure that is the subject of negotiations with the contractor, but, in round numbers, as I indicated, a new locomotive from the builder is in the order of $2 million. Therefore, if two locomotives were purchased, I would suspect that it would cost $4 million.

Senator Riley: How much would a car cost?

Mr. Guiney: In round terms, a car would cost $1.5 million.

The Chairman: You are speaking in terms of Canadian dollars, are you?

Mr. Guiney: Yes, Mr. Chairman.

Senator Riley: This is just a windshield estimate; $1.5 million for a car, is that correct?

Mr. Guiney: That is correct.

Senator Riley: That amounts to approximately $19 million for the equipment that you are looking at now, is that right?

Mr. Guiney: In 1984 dollars, yes, I would suspect so.

Senator Riley: If these were to be converted to be adaptable to VIA Rail, it could cost as high as $30 million, is that right?

Mr. Guiney: To make the fleet compatible with VIA, I believe the numbers would be significantly lower than $30 million.

Senator Riley: Perhaps you could give me another windshield estimate on that.

[*Traduction*]

M. Guiney: De l'ordre de 2,1 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Quand vous dites 15 millions de dollars, parlez-vous des locomotives seulement ou du train en entier?

M. Guiney: Ce chiffre n'est pas de moi. À ma connaissance, ce montant équivaut à tout le contrat.

Le sénateur Riley: Donc, pour les deux trains?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Si vous les commandiez demain, combien cela coûterait-il de faire construire deux trains comme ceux-là, mais qui soient adaptables aux fins de VIA Rail? Combien vous coûteraient-ils? Nous parlons bien des trains en entier. Je ne comprends pas pourquoi vous n'avez pas les chiffres du contrat entre le constructeur et l'acheteur dans la transaction Amtrak.

M. Guiney: Nous ne connaissons pas ces chiffres parce qu'en fait, le matériel roulant ne nous appartient pas et que VIA Rail n'a par conséquent pas accès au contrat.

Le sénateur Riley: Savez-vous combien de locomotives cela comprend?

M. Guiney: Deux.

Le sénateur Riley: Et combien de wagons?

M. Guiney: Il y en a dix.

Le sénateur Riley: Combien cela vous coûterait-il de remplacer deux locomotives de ce genre par les locomotives adaptables au matériel roulant de VIA Rail et construites par la même compagnie?

M. Guiney: Je suis certain qu'il faudrait négocier ce prix avec le contracteur, et comme je l'ai dit, une locomotive toute neuve qui sort des usines coûte environ 2 millions de dollars, en chiffres ronds. Par conséquent, si nous achetions deux locomotives, je crois que cela nous coûterait 4 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Combien coûterait un wagon?

M. Guiney: En chiffres ronds, 1,5 million de dollars.

Le président: Vous parlez de dollars canadiens, n'est-ce pas?

M. Guiney: Oui, monsieur le président.

Le sénateur Riley: Ce n'est qu'une estimation générale; vous dites bien 1,5 million de dollars par wagon?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Cela nous fait donc environ 19 millions de dollars pour le matériel roulant auquel vous songez pour l'instant?

M. Guiney: En dollars de 1984, oui, je le crois.

Le sénateur Riley: Est-il exact que si ce matériel était modifié pour VIA Rail, il pourrait coûter jusqu'à 30 millions de dollars?

M. Guiney: Pour que le matériel soit compatible avec la flotte de VIA Rail, cela coûterait à mon avis beaucoup moins de 30 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous me donner une estimation générale?

[*Text*]

Mr. Guiney: This would be my own guess rather than anything that has been estimated as a result of a review of the cars, but I would say $4 million to $8 million for the modifications.

Senator Riley: You are, then, looking at the possibility of converting them to make them adaptable to VIA Rail?

Mr. Guiney: We are looking at the possibility of acquiring them, yes.

Senator Riley: If you acquire them, do you think that they could be converted at a cost of between $4 million to $8 million?

Mr. Guiney: Those are not my figures, senator, and are certainly not verified.

Senator Riley: I accept that. Why is that plan not gone ahead with? That would provide two locomotives and ten cars which could be put into VIA Rail service. If it can be done, how long would it take to find out whether they can be adapted?

Mr. Guiney: As I indicated earlier, Mr. Chairman, we are looking at that at the moment and we believe we can have a report submitted for VIA Rail review within a period of a month.

Senator Riley: You will then have to make a decision?

Mr. Guiney: The modifications will then have to be made if we decide to acquire.

Senator Riley: You do not know how long the modifications would take?

Mr. Guiney: No, senator, I do not.

Senator Riley: In the meantime, you are building a prototype at Bombardier, are you?

Mr. Guiney: No, VIA Rail is not building any prototypes.

Senator Riley: Who is building the prototype?

Mr. Guiney: I believe that the Minister of Transport testified the other evening that there was a consortium being set up to build a prototype train. It is not an LRC prototype, I might add, but a prototype train for inter-city service or transcontinental service. While VIA Rail may be aware of it, however, it is certainly not involved.

Senator Riley: Did the minister not say that the prototype would be ready in about two years?

Mr. Guiney: Yes, I believe that is what the Minister of Transport indicated, senator.

Senator Riley: In the meantime, therefore, if you decided to go ahead and purchase these two train sets—which some people tell me are just lying rusty in the Bombardier yards in Montreal—you could put them into service a lot faster than the Department of Transport could have the prototype ready for trials?

Mr. Guiney: I would suggest, however, that the requirement to be met, as indicated by the Department of Transport, would not involve LRC-type equipment and therefore would not be on the same routes. The 10 cars that we would acquire from

[*Traduction*]

M. Guiney: C'est une supposition plutôt qu'une véritable estimation basée sur un examen des voitures, mais je dirais que les modifications coûteront de 4 à 8 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Ainsi, vous songez à la possibilité de les modifier pour les adapter aux besoins de VIA Rail?

M. Guiney: Nous étudions la possibilité de les acheter, c'est exact.

Le sénateur Riley: Si vous les achetez, croyez-vous pouvoir les modifier à un coût allant de 4 à 8 millions de dollars?

M. Guiney: Ce ne sont pas mes chiffres, sénateur, et ils n'ont certainement pas été vérifiés.

Le sénateur Riley: Je le conçois bien. Pourquoi ne mettez-vous pas ce projet à exécution? VIA Rail pourrait ainsi mettre en service deux locomotives et dix voitures de plus. Dans combien de temps saurez-vous s'il est possible d'adapter le nouveau matériel roulant au matériel existant?

M. Guiney: Comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le président, nous étudions actuellement la question et nous croyons pouvoir soumettre un rapport à VIA Rail dans un mois.

Le sénateur Riley: Il ne vous restera plus qu'à prendre une décision?

M. Guiney: Le nouveau matériel devra être modifié si nous décidons de l'acheter.

Le sénateur Riley: Vous ne savez pas combien de temps ces modifications prendront?

M. Guiney: Non, sénateur, je l'ignore.

Le sénateur Riley: Dans l'intervalle, vous construisez un prototype chez Bombardier, n'est-ce pas?

M. Guiney: Non, VIA Rail ne construit aucun prototype.

Le sénateur Riley: Qui le construit, alors?

M. Guiney: Lors de son témoignage, le ministre des Transports a dit qu'on était en train de constituer un consortium pour la construction d'un train prototype. Je peux vous dire que ce n'est pas un prototype de train LRC, mais un prototype pour les liaisons interurbaines ou le service transcontinental. Si VIA Rail est au courant, elle n'y participe certainement pas.

Le sénateur Riley: Le ministre n'a-t-il pas dit que le prototype serait terminé dans environ deux ans?

M. Guiney: En effet, sénateur, c'est bien ce que le ministre a dit, je crois.

Le sénateur Riley: Donc, si vous décidiez d'aller de l'avant et d'acheter ces deux trains, dont certaines personnes m'ont dit qu'ils sont en train de rouiller sur les terrains de Bombardier à Montréal, vous pourriez les mettre en service beaucoup plus rapidement que le ministère des Transports ne pourrait faire les tests du prototype?

M. Guiney: Je dois dire cependant que les besoins à combler ne requièrent pas, comme le ministre des Transports l'a dit, l'usage de matériel roulant de type LRC et que, par conséquent, le service ne serait pas offert sur les mêmes lignes. Les

[*Text*]

AMTRAK would certainly not fill our requirements over the next number of years. I believe that the minister indicated that he was talking in the order of between 200 and 500 cars. Therefore, 10 cars would not be the salvation of VIA Rail's equipment problems.

Senator Riley: How many LRC train sets do you have today?

Mr. Guiney: Today we have 50 LRC cars, 21 locomotives, and, being delivered at the present time as a second order, are 10 new locomotives and 50 additional cars.

Senator Riley: Where will they be put into service?

Mr. Guiney: They will be put into service in the corridor, senator.

Senator Riley: Therefore, everything now is for the corridor and nothing is for the maritimes or the west. How many trains do you presently operate between Ottawa and Montreal during the day?

Mr. Guiney: We operate six in each direction.

Senator Riley: How many of those are LRC sets?

Mr. Guiney: Two.

Senator Riley: You propose, then, that instead of having two LRC runs between Montreal and Ottawa, or Toronto, as the case may be, you would use the new equipment there and throw this old equipment down to the maritimes or out west. What other answer is there?

Mr. Guiney: Senator, I do not believe that we intend to throw the old equipment at the Atlantic. In fact, in the Atlantic, on the inter-city services, all of the cars are refurbished RDC cars.

Senator Riley: The Atlantic no longer runs.

Mr. Guiney: I mean the Atlantic region, senator. The fleet for the inter-city service is RDC equipment—Rail Diesel Car equipment—which includes the Moncton to Saint John and Fredericton run.

Senator Riley: They are called the dayliners.

Mr. Guiney: That is correct, senator.

Senator Riley: The over-crowded dayliners where people have to sit on their baggage, very often.

Mr. Guiney: On rare occasions, I would think, sir.

Senator Riley: Very often.

Mr. Guiney: We would not propose to change that equipment in the maritimes. It performs very well at a high level of reliability.

Senator Riley: Right, those are the LRCs?

Mr. Guiney: No, senator, those are the RDCs, the rail diesel cars, the bud cars.

Senator Riley: What are the bud cars?

[*Traduction*]

dix wagons que nous achèterions de AMTRAK ne combleront certainement pas nos besoins pour les quelques prochaines années. Je crois que le ministre a dit qu'il faudrait de 200 à 500 voitures. Par conséquent, l'achat de dix voitures ne réglerait pas les problèmes de matériel roulant de VIA Rail.

Le sénateur Riley: Combien de trains LRC avez-vous aujourd'hui?

M. Guiney: Nous avons actuellement 50 voitures et 21 locomotives LRC et on procède actuellement à la livraison de notre deuxième commande, soit dix nouvelles locomotives et 50 voitures additionnelles.

Le sénateur Riley: Où seront-elles mises en service?

M. Guiney: Elle seront affectées au corridor Montréal-Toronto.

Le sénateur Riley: Par conséquent, tout le matériel neuf que vous achetez actuellement est destiné à ce corridor et rien n'est prévu pour les Maritimes ou l'Ouest. A l'heure actuelle, combien de trains font le trajet entre Ottawa et Montréal chaque jour?

M. Guiney: Il y en a six dans chaque direction.

Le sénateur Riley: Combien de ces trains sont des trains LRC?

M. Guiney: Deux.

Le sénateur Riley: Ainsi, au lieu de faire rouler deux trains LRC entre Montréal et Ottawa ou Toronto, selon le cas, vous proposez d'affecter le nouveau matériel roulant à ces lignes et de refiler le vieux matériel aux Maritimes ou à l'Ouest. Quelle autre explication peut-il y avoir?

M. Guiney: Sénateur, nous n'avons pas l'intention de refiler le vieux matériel aux provinces Maritimes. En fait, dans la région de l'Atlantique, sur les lignes interurbaines, toutes les voitures sont de type autorail et ont été remises à neuf.

Le sénateur Riley: Le service Atlantic n'existe plus.

M. Guiney: Je parlais de la région de l'Atlantique, sénateur. La flotte qui sert aux liaisons interurbaines est composée de voiture diesel de type autorail et elle fait le trajet Moncton-Saint-Jean-Frédéricton, entre autres.

Le sénateur Riley: Ce sont ce qu'on appelle des voitures de jour.

M. Guiney: C'est exact, sénateur.

Le sénateur Riley: Des voitures bondées de monde où les passagers doivent souvent s'asseoir sur leurs baggages.

M. Guiney: Cela arrive rarement, je crois, monsieur.

Le sénateur Riley: C'est très fréquent, au contraire.

M. Guiney: Nous ne nous proposons pas de changer le matériel roulant qui est utilisé dans les Maritimes. Il fonctionne très bien et il est très sécuritaire.

Le sénateur Riley: Vous parlez maintenant des voitures LRC?

M. Guiney: Non, sénateur, je parle des voitures autorail diesel, des automotrices Budd.

Le sénateur Riley: De quoi s'agit-il?

[*Text*]

Mr. Guiney: They are self-propelled cars.

Senator Riley: We call them dayliners.

Mr. Guiney: Yes, they are the same thing.

Senator Riley: I am talking now about the overnight service of *Ocean Limited* between Halifax and Montreal.

Mr. Guiney: However, the replacement of the LRC cars, which are coaches and clubs only, senator, would not in any way affect sleepers, which are the equipment assigned to the present eastern transcon, the *Ocean*.

Senator Riley: But would your day-nighters be adaptable to the *Ocean Limited* today?

Mr. Guiney: Yes, they are, senator.

Senator Riley: Those are the new LRCs?

Mr. Guiney: No, the new LRCs are electric. The *Ocean* is steam.

Senator Riley: So until you can completely convert the steam locomotive-driven trains, there will be no improvement in the service between the maritime provinces and Montreal?

Mr. Guiney: The LRC fleet is not compatible with the conventional fleet; in other words, there could not be a combination of LRCs and conventional in any one train.

Senator Riley: So you have to wait until you have a complete train set before you can put in any new service to replace this junk that you have operating between Halifax and Montreal today?

Mr. Guiney: Or refurbished.

Senator Riley: We shall have to leave fairly soon as the Senate will be sitting.

Senator Macdonald: It is now past 10.45.

Senator Riley: Then I wish to thank you, Mr. Guiney. No doubt we shall see you again.

The Chairman: The committee is adjourned.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Guiney: Ce sont des wagons autopropulsés.

Le sénateur Riley: Nous les appelons voitures de jour.

M. Guiney: Oui, c'est la même chose.

Le sénateur Riley: Je voudrais maintenant parler du service de nuit de la *Ocean Limited* entre Halifax et Montréal.

M. Guiney: Par contre, le remplacement des voitures LRC, qui ne sont que des voitures coach et des voitures-club, ne serait pas étendu aux voitures-lits qui constituent le matériel roulant actuellement affecté au service transcontinental de l'Est, le service de *Ocean Limited*.

Le sénateur Riley: Mais serait-il possible aujourd'hui d'adapter les voitures coach Superconfort au service *Ocean Limited*?

M. Guiney: Oui, Sénateur.

Le sénateur Riley: Ce sont les nouvelles voitures LRC?

M. Guiney: Non, les trains LRC sont électriques. Les trains de la *Ocean* fonctionnent à vapeur.

Le sénateur Riley: Donc, tant que vous ne pourrez pas remplacer complètement les trains à vapeur, il n'y aura aucune amélioration du service entre les provinces maritimes et Montréal?

M. Guiney: Les voitures LRC ne sont pas compatibles avec les voitures conventionnelles; en d'autres termes, on ne peut former un seul train avec des voitures LRC et des voitures conventionnelles.

Le sénateur Riley: Donc, tant que vous ne disposerez pas d'un train complet, vous ne pourrez pas remplacer le vieux débris qui fait actuellement la navette entre Halifax et Montréal?

M. Guiney: Non, à moins de remettre le vieux matériel à neuf.

Le sénateur Riley: Nous allons devoir ajourner parce que le Sénat siègera bientôt.

Le sénateur Macdonald: Il est maintenant plus de 10 h 45.

Le sénateur Riley: Donc, je vous remercie, monsieur Guiney. Nous allons certainement nous revoir.

Le président: La séance est levée.

(La séance est levée.)

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Issue No. 3

Fascicule nº 3

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;

Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger Services.

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations.

Du ministère des transports:

M. Nick Mulder, Administrateur, Administration canadienne des transports de surface;

M. Robert Tittley, directeur-général, Services ferroviaires-voyageurs.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session,
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, March 13, 1984

Issue No. 3

Third Proceedings on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 13 mars 1984

Fascicule nº 3

Troisième fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Balfour	Macdonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Balfour	Macdonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into the report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.: et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 MARS 1984
(7)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 42, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs: Balfour, Bielish, Langlois, Macdonald, McElman, Muir et Riley. (7)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Asselin.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

De CP Rail:

M. H. C. Wendlandt, avocat principal;

M. S. McFadzean, directeur, Service de transport passagers et céréalier.

De CN Rail:

M. J. H. Easton, directeur général, CN Rail Voyageurs.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui après une brève présentation répondent aux questions.

Le président remercie les témoins.

A 20 h 52, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 13, 1984
(7)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:42 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Balfour, Bielish, Langlois, Macdonald, McElman, Muir and Riley.

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Asselin.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

From CP Rail:

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor;

Mr. S. McFadzean, Director, Grain and Passenger Service.

From CN Rail:

Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger.

In compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, the Committee resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Inc.

The Chairman introduced the witnesses who made a brief presentation and then answered questions.

The Chairman thanked the witnesses.

At 8:52 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 3, 1984

[*Texte*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7.30 p.m. to inquire into the national rail passenger provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order. We have with us this evening Mr. Wendlandt, Regional Counsel, Quebec, Canadian Pacific Limited; Mr. McFadzean, Manager, Grain and Passenger Service, Canadian Pacific Rail; and Mr. Easton, General Manager, CN Rail Passenger.

Mr. Wendlandt, do you have an opening statement?

Mr. H. C. Wendlandt, Regional Counsel, Quebec, Canadian Pacific Railway: Mr. Chairman, honourable senators, as you may recall, I had the pleasure of testifying before you on November 25, 1982, with respect to the interim report produced by your committee. I have only a few new comments to make by way of an opening statement. Let me be so bold as to say that the comments I made at that time are still pertinent. However, I wish to take this opportunity to apprise you of some of the more significant developments which have occurred in the interim and which I trust may be of some relevance to you in your continuing deliberations regarding the passenger train service provided by VIA.

With respect to the first recommendation which you have made dealing with the creation of a joint special committee of both houses of Parliament, for the record I wish to say that I had sent to the then Chairman of your committee, the late Honourable Senator G. I. Smith, a copy of a study entitled "Federal Subsidies to Rail Passenger Services, An Assessment of Amtrak". This was a study prepared by the Congressional Budget Office of the U.S. Congress. It is a helpful study in that it attempts to give an evaluation of both the past performance of Amtrak as well as its future prospects, particularly as compared with other transportation modes available to the travelling public. Admittedly, the report is critical of Amtrak but, nevertheless, it is very useful in that it provides an analysis of the various reasons that were and are still advanced to justify the extensive U.S. federal government involvement in support of Amtrak.

With respect to your third recommendation dealing, in part, with the issue of disclosure of cost information, I wish to advise the committee that pursuant to a memorandum of understanding entered into between VIA and CP Rail, management-information of greater detail than originally called for in the operating agreement has been made available to VIA since the beginning of 1983. Therefore, It is our view that in light of this agreement, the matter of cost disclosure has been settled to the satisfaction of both parties.

With respect to the eighth and ninth recommendations dealing, in part, with the acqusition by VIA of station facilities, I

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 13 mars 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h. 30 afin d'étudier le service ferroviaire national de transport de passagers assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Nous entendrons ce soir M. Wendlandt, avocat de la société Canadien Pacifique pour la région du Québec, M. McFadzean, directeur du Service de transport voyageurs et céréalier à la société Canadien Pacifique et M. Easton, directeur général du Service voyageurs du CN.

M. Wendlandt, avez-vous une déclaration préliminaire?

M. H. C. Wendlandt, avocat principal, région du Québec, Canadien Pacifique: Monsieur le président, honorables sénateurs, vous vous rappellerez sans doute que j'ai eu l'honneur de comparaître devant vous le 25 novembre 1982 au sujet du rapport provisoire de votre Comité. Je n'ai que quelques observations nouvelles à faire. Je dirai d'emblée que les commentaires que j'ai faits lors de ma précédente comparution demeurent valables. Néanmoins, je voudais profiter de l'occasion pour vous informer de certains des progrès importants qui ont été réalisés depuis la parution de votre rapport provisoire et qui, je crois, présentent un intérêt pour vos délibérations au sujet du service ferroviaire de transport voyageurs assuré par VIA Rail.

En ce qui concerne la première recommandation que vous aviez faites au sujet de la création d'un comité mixte spécial des deux chambres du Parlement, je tiens à dire que j'avais fait parvenir au président du Comité d'alors, feu l'honorable sénateur G. I. Smith, un exemplaire d'une étude intitulée «Federal Subsidies to Rail Passenger Services, An Assessment of Amtrak». Cette étude a été préparée par le Bureau du budget du Congrès des États-Unis. Elle est intéressante car on tente d'y évaluer le rendement passé d'Amtrak, ainsi que ses prespectives futures, particulièrement par comparaison avec les autres moyens de transport. Le rapport contient bien sûr des critiques vis-à-vis Amtrak, mais il est néanmoins très utile car on y analyse les diverses raisons qui étaient invoquées, et le sont encore, pour justifier la participation considérable du gouvernement fédéral des États-Unis au financement d'Amtrak.

Pour ce qui est de votre troisième recommandation qui portait, en partie, sur la question de la divulgation des données relatives aux coûts, je voudrais faire savoir au Comité que, conformément à un protocole d'entente conclu entre VIA Rail et CP Rail, des renseignements plus détaillés que ceux qui étaient prévus initialement dans l'entente sont communiqués à VIA Rail depuis le début de 1983. Nous estimons donc que la question de la divulgation des données sur les coûts a été réglée à la satisfaction des deux parties grâce à ce protocole d'entente.

Quant à la huitième et à la neuvième recommandation portant en partie sur les achats de gares et d'installations connexes

[*Text*]

wish to advise the committee that pursuant to this same memorandum of understanding, VIA Rail and CP Rail have carried out an extensive on-site inspection of most, if not all, of the stations forming part of the railway network required for passenger train services. Detailed discussions are presently being held between VIA Rail and CP Rail under the auspices of Transport Canada in order to arrive at a general and comprehensive agreement with respect to stations.

These are the developments which have occurred in the interim. I am now available to answer any inquiries which honourable senators may have.

Senator Balfour: With respect to the fixed price contracts in existence between CP Rail and VIA Rail, do I take it that the current contract arrangement under Costing Order R-6313 is satisfactory to CP?

Mr. Wendlandt: Senator, I should perhaps correct you. There are no fixed price contracts presently in existence between CP Rail and VIA Rail. The costing of our services which we render to VIA is done in accordance with R-6313.

In answer to the other part of your inquiry with respect to whether or not CP Rail is satisfied with R-6313, I should say Costing Order R-6313 does not allow us to charge to VIA the part of our costs referred to as constant costs. These are real costs; but for reasons of policy the regulations do not allow us to charge them to VIA. Of course, it is in the interest of CP Rail that all of its costs which it engenders in the carrying out of a public service should be paid for. So to that extent Costing Regulation 6313 as a definitive solution is not satisfactory to CP.

The Chairman: Is this new costing procedure based on a front line basis or must the thirteenth and fourteenth costing bill be taken into consideration?

Mr. Wendlandt: As you may recall, Mr. Chairman, the thirteenth bill and the fourteenth bill are required as an appropriate means by which government can assure itself that the payments made from time to time by VIA are in accordance with the costing regulations. It is a requirement of the costing regulations that that mechanism exists. However, the reason the thirteenth and fourteenth bill caused a particular problem with VIA was because at one point in time VIA simply did not have the funds to pay in accordance with the time delay set forth in the agreement. That situation was studied by the government and it was perceived to be a budget problem. That is to say, the method by which these bills were rendered to VIA did not coincide with the budgetary cycle of government. That problem is now in the process of being resolved, in the sense that there is now a provision for the thirteenth and fourteenth bill in the estimates given by VIA to the government.

I might add, also, that the thirteenth and fourteenth bills in terms of actual amounts have been largely overstated. For the five years in which we have rendered services to VIA the differences between our estimated costs, which are sometimes estimated 16 months in advance, and the final annual bill have varied by something in the order of 2.7 per cent. So we are

[*Traduction*]

par VIA Rail, je voudrais informer le Comité que, conformément au même protocole d'entente, VIA Rail et CP Rail ont effectué une vaste inspection sur place de la plupart des gares faisant partie du réseau ferroviaire nécessaire aux services voyageurs, sinon de toutes. Des négociations, effectuées sous les auspices de Transports Canada, sont actuellement en cours entre VIA Rail et CP Rail afin d'aboutir à un accord général complet au sujet des gares.

Voilà à peu près ce qui s'est passé depuis lors. Je suis maintenant prêt à répondre aux questions des honorables sénateurs.

Le sénateur Balfour: En ce qui concerne les contrats à prix fixes conclus entre CP Rail et VIA Rail, dois-je supposer que le contrat actuel en vertu de l'ordonnance sur les frais R-6313 satisfait le CP?

M. Wendlandt: Les choses ne se passent pas ainsi, sénateur. Il existe actuellement aucun contrat à prix fixes entre CP Rail et VIA Rail. Le calcul des coûts des services que nous assurons à VIA Rail est effectué conformément à l'ordonnance R-6313.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, c'est-à-dire la question de savoir si CP Rail est satisfait de R-6313, je dois préciser que cette ordonnance ne nous permet pas de facturer nos coûts constants à VIA Rail. Il s'agit pourtant de coûts réels, mais, pour des raisons de politique, la réglementation ne nous permet pas de les facturer à VIA. Il est évidemment dans l'intérêt de CP Rail que tous ses coûts engendrés par la prestation d'un service public soient assumés. Dans cette mesure, l'ordonnance 6313 comme solution définitive ne satisfait pas le CP.

Le président: Selon cette nouvelle procédure, les coûts sont-ils facturés à mesure ou faut-il prendre en considération les treizième et quatorzième factures?

M. Wendlandt: Comme vous vous le rappellerez, monsieur le président, les treizième et quatorzième factures constituent le moyen par lequel le gouvernement peut s'assurer que les paiements effectués régulièrement par VIA Rail sont conformes à la réglementation sur le calcul des coûts. La réglementation en question exige l'application de ce mécanisme. Néanmoins, les treizième et quatorzième factures causent un problème particulier dans le cas de VIA parce qu'à un moment donné, VIA n'avait tout simplement pas les fonds nécessaires pour payer ses comptes dans les délais fixés par l'accord. La situation avait alors été étudiée par le gouvernement qui avait considéré qu'il s'agissait d'un problème budgétaire. C'est-à-dire que la méthode de facturation ne coïncidait pas avec le cycle budgétaire du gouvernement. Ce problème est en train d'être résolu dans la mesure où les estimations budgétaires communiquées par VIA Rail au gouvernement contiennent maintenant une provision relative aux treizième et quatorzième factures.

J'ajouterai également que l'évaluation du montant des treizième et quatorzième factures a été très exagérée. Pendant les cinq années où nous avons assuré des services à VIA, les écarts entre nos coûts estimatifs, qui sont parfois calculés 16 mois à l'avance, et la facture annuelle finale ont été d'environ 2,7 p.

[*Text*]

really not talking about a great deal of money, and for anybody to be able to predict with great accuracy that far in advance, especially when we consider the inflationary times we have all been through and under which CP suffered the same as any other corporation, speaks loudly, I think, to the ability of CP to predict with an enormous degree of accuracy the amounts finally due by VIA.

The Chairman: Has this eliminated the problem that VIA had of being unable to forecast its expenditures, since it was being billed approximately two months after the fiscal year had ended?

Mr. Wendlandt: Mr. Chairman, I do not intend to speak for VIA. I should let VIA add some comments with respect to this. As far as CP is concerned, our impression is that the problem has been resolved because, as I say, the government has taken measures to ensure that it provides adequately for the possibility of the thirteenth or fourteenth bill.

If I might reiterate, the thirteenth or fourteenth bill is not something that CP insisted on, and to the extent that there is a thirteenth and fourteenth bill, it simply means, in all frankness that, for that period of time between the date that the services were rendered and the costs incurred and the date that the thirteenth and fourteenth bills are issued, which could be two years down the road—depending on how quickly the CTC is able to audit our books—for that period of time, CP has not been paid and so CP ultimately is the loser in this process because, for that period of time, although the costs have been incurred and financed, in fact we have not been paid.

There has been, as you may remember, the suggestion, to put it mildly, by VIA that they would prefer to have a fixed price agreement with us. A fixed price agreement is no problem, but I would like to underline the words "fixed price". As you know, with respect to its freight operations, CP must issue tariffs and, until such time as it is changed, to that extent a tariff is like a fixed price.

What VIA is looking for is a fixed cost agreement and there is a big difference between the two. A fixed cost agreement, within the context of the costing regulation, is an impossibility because we cannot fix our costs before they are incurred; costs which are dependent on a number of factors, the most obvious of which is levels of workloads. If we were to fix our costs and project them forward, VIA must fix its workloads. In other words, it must fix the number of trains it needs, the number of cars on those trains, the frequency of those trains and, in addition, fix them 16 months ahead, if not more, with the added disadvantage of not being able to adjust its services to meet market demand. Again, I do not think that such a situation would be in the interests of VIA.

The Chairman: I recall when the former president of VIA, Mr. Roberts, was before us about a year and a half ago, he was complaining that he was receiving some switching charges and he did not know why those charges were being incurred. Has that been remedied?

[*Traduction*]

100. Il ne s'agit donc pas de sommes importantes. Il est difficile pour quiconque de prédire avec autant de précision si longtemps à l'avance, particulièrement compte tenu de la période inflationniste que nous avons tous traversée et à laquelle le CP a été aux prises au même titre que toute autre société. Je crois que ce résultat en dit long sur l'aptitude du CP à prédire avec une très grande précision les sommes finalement dues par VIA rail.

Le président: Cela a-t-il éliminé le problème qu'avait VIA Rail à prévoir ses dépenses du fait qu'elle recevait sa facture environ deux mois après la fin de l'exercice financier?

M. Wendlandt: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de parler au nom de VIA Rail. Je laisserai à VIA Rail le soin de répondre à cette question. En ce qui concerne le CP, nous avons l'impression que le problème a été résolu étant donné que, comme je l'ai dit, le gouvernement a pris des mesures pour prévoir la possibilité d'une treizième et d'une quatorzième factures.

Je me permettrai de répéter que ce n'est pas le CP qui a insisté pour l'adoption du mécanisme des treizième et quatorzième factures. Très franchement, ce mécanisme signifie simplement que, pendant la période qui s'écoule entre la date où les services sont rendus et donc où les coûts sont encourus et la date où la treizième ou la quatorzième factures sont émises, ce qui peut aller jusqu'à deux ans selon la rapidité avec laquelle la C.C.T. vérifie nos livres, le CP n'est pas payé et est donc finalement perdant puisqu'il ne reçoit aucun versement pendant cette période, bien que les coûts aient été assumés.

Vous vous le rappellerez peut-être, VIA Rail a déjà laissé entendre, pour ne pas dire plus, qu'ils préféreraient conclure avec nous un accord à prix fixes. Ce genre d'accord ne pose pas de problème, mais je voudrais insister sur les mots «prix fixes». Comme vous le savez, pour le transport de marchandises, le CP doit émettre des tarifs et tant que ceux-ci ne sont pas modifiés, ils reviennent finalement à un prix fixe.

Ce que veut en fait VIA Rail, c'est un contrat à coûts fixes et il y a là une grande différence. Compte tenu de la réglementation relative au calcul des coûts, un contrat à coûts fixes est une impossibilité parce que nous ne pouvons pas déterminer nos coûts avant de les avoir encourus; les coûts dépendent d'un certain nombre de facteurs, dont le plus évident est le volume des activités. Si l'on veut que nous fixions nos coûts et que nous en fassions des projections, VIA doit fixer ses opérations. Autrement dit, VIA Rail doit déterminer le nombre de trains dont elle a besoin, le nombre de wagons, la fréquence de ces trains et, en outre, le faire 16 mois à l'avance, sinon plus, avec le désavantage additionnel d'être incapable d'apporter des modifications en fonction des fluctuations de la demande. Je ne crois pas que ce genre d'accord serait à l'avantage de VIA.

Le président: Je me souviens que lorsque l'ancien président de VIA Rail, M. Roberts, a comparu devant nous il y a environ un an et demi, il se plaignait de recevoir des factures d'aiguillage et de ne pas savoir à quoi elles se rapportaient. Ce problème a-t-il été corrigé?

[*Text*]

Mr. Wendlandt: Yes, that has been remedied in the sense that, as I have mentioned in my opening statement, a memorandum of understanding has been entered into with VIA pursuant to which management cost information is being made available to VIA. The level, detail, frequency and presentation of that information is now as VIA desires it and has been made available to VIA since the beginning of 1983.

Senator Riley: Mr. Wendlandt, are you satisfied with the CTC audit process under the costing order?

Mr. Wendlandt: I think so.

Senator Riley: On what is it based? Where does it generate from?

Mr. Wendlandt: The costing order?

Senator Riley: Yes. There must have been a precedent.

Mr. Wendlandt: The costing order itself, I think, has its origin in 1969 but it, in turn, comes out of previous royal commissions. In my previous testimony before this committee, I had those facts at my fingertips and I think I set out at that time the number of times that the costing regulation has been looked at. In particular, it has been looked at since the creation of VIA.

Senator Riley: It is based on the Crow experience?

Mr. Wendlandt: I think it precedes even that. I think it may have come from the MacPherson Royal Commission but again, senator, I do not want to mislead you. I simply do not have that information.

Senator Riley: Does it follow the Crow procedure in costing?

Mr. Wendlandt: Yes, the costing regulations are of general application, but, as you know there has been some recent change with respect to the Crow issue. However, the costing regulation, before the amendment of the act, did apply to branch-line subsidies relating largely, as a matter of fact, to grain. It also applies to passenger train services.

Senator Riley: In other words, the costing order actually sprang from the grain subsidy costs, is that not right?

Mr. Wendlandt: I do not want you necessarily to come to that conclusion. I do not think so. It may have come out of that general experience but I think in 1969, when the National Transportation Act came into force, the government decided at that time that we would be entitled to subsidies with respect to passenger train services and, in order to grapple with the amounts that would be due and owing under that subsidy program, I think they may well have used their previous costing experience—

Senator Riley: Under the National Transportation Act, which recognizes the necessity for subsidies for passenger rail service, are the CPR not satisfied with the schedule of subsidies which would be applicable to rail passenger service?

[*Traduction*]

M. Wendlandt: Oui. Il a été corrigé en ce sens que, comme je l'ai dit au début, un protocole d'entente a été conclu avec VIA Rail aux termes duquel des données sur la gestion des coûts sont communiquées à VIA Rail. Le niveau, le détail, la fréquence et la présentation de ces données répondent maintenant aux souhaits de VIA qui reçoit ces chiffres depuis le début de 1983. Ces renseignements ont donc été divulgués pendant toute l'année 1983 et jusqu'à présent.

Le sénateur Riley: Monsieur Wendlandt, êtes-vous satisfait du processus de vérification comptable de la C.C.T. en vertu de l'ordonnance sur les frais?

M. Wendlandt: Je crois.

Le sénateur Riley: Sur quoi est-elle fondée? De quoi s'est-on inspiré?

M. Wendlandt: L'ordonnance sur les frais?

Le sénateur Riley: Oui. Il doit y avoir eu un précédent.

M. Wendlandt: L'ordonnance elle-même remonte, je crois, à 1969, mais je crois qu'elle était l'aboutissement de commissions royales d'enquête antérieures. Lors de ma précédente comparution devant ce Comité, j'avais des informations à ce sujet et je crois que j'ai indiqué le nombre de fois où la question de la réglementation relative au calcul des coûts avait été examinée. En particulier, elle a été examinée depuis la création de VIA Rail.

Le sénateur Riley: S'est-on fondé sur le tarif du Nid-de-Corbeau?

M. Wendlandt: Je crois que c'est même antérieur à cela. Je crois que la réglementation vient de la Commission royale MacPherson mais là encore, sénateur, je peux me tromper. Je n'ai pas l'information.

Le sénateur Riley: Le processus est-il analogue à celui appliqué au Pas du Nid-de-Corbeau?

M. Wendlandt: Oui, la réglementation sur le calcul des coûts est d'application générale. Néanmoins, certaines modifications récentes ont été apportées au tarif du Nid-de-Corbeau. Cependant, avant la modification de la Loi, la réglementation du calcul des coûts s'appliquait effectivement aux subventions visant les embranchements et portant en fait surtout sur le transport des céréales et le transport des voyageurs.

Le sénateur Riley: Autrement dit, l'ordonnance découle en fait des subventions visant les coûts du transport céréalier, n'est-ce pas?

M. Wendlandt: Pas nécessairement. Je ne le pense pas. Elle en découle peut-être généralement parlant, mais je crois qu'en 1969, au moment où la Loi nationale sur les transports est entrée en vigueur, le gouvernement avait décidé que nous aurions droit à des subventions au titre du transport voyageurs et que pour calculer les sommes en question, il s'est peut-être reporté aux précédents en matière de calcul des coûts.

Le sénateur Riley: Le CP n'est-il pas satisfait des subventions applicables aux services voyageurs prévues dans la Loi nationale sur les transports où l'on reconnaît la nécessiter de subventionner ces services?

[*Text*]

Mr. Wendlandt: As you may remember, under the previous and indeed still existing legislation, the railway companies were entitled to their R-6313 costs, which means variable costs, minus 20 per cent. In other words, that meant, in fact, that under the existing legislation, for subsidies to be paid directly by the government to the railways, the railways were entitled to the reimbursement of 80 per cent of their actual losses incurred in the provision of the service. In other words, generally speaking, we were only compensated for 80 per cent of the variable costs, and received nothing for our constant costs.

Although the law has not been changed, through the creation of VIA, the amounts now paid directly by VIA to the railways are at a level of 100 per cent of those variable costs. In other words, the change which came about was that the railways moved from 80 per cent of their variable costs to 100 per cent of their variable costs.

Senator Riley: So instead of having a deductible, you now get a 100 per cent subsidy from VIA?

Mr. Wendlandt: One hundred per cent of our variable costs; not 100 per cent of all of our costs.

Senator Riley: When you say 100 per cent of your variable costs, do you mean to say that the railways are losing money?

Mr. Wendlandt: Yes.

Senator Riley: Where are they losing money?

Mr. Wendlandt: They are losing money because they are not reimbursed for their constant costs. The constant costs have been estimated by experts—and in particular the CTC itself—that if we were to be reimbursed for all of our costs, the charges to VIA should be increased by another 20 per cent. With respect to that, I might add this: VIA, as you know, carries out many services itself without the assistance of the railways.

With respect to those costs generated by VIA, all of its costs, even its constant costs, are paid for by the Government of Canada. In other words, as far as VIA, a crown corporation, is concerned the government, by way of policy, is prepared to accept all of its costs. On the other hand, CP, in juxtaposition, a private corporation, is still today required to absorb its own constant costs. To the extent that VIA carries on activities on its own— and there is every indication that they will increase their own activity—in fact, the constant costs for which the government could ultimately become responsible will become greater.

Senator Riley: What are the constant costs that you have to carry?

Mr. Wendlandt: An example of constant costs are bridges and tunnels.

Senator Riley: They are made necessary by your freight handling facilities.

Mr. Wendlandt: Which comes first, the chicken or the egg? I really do not know.

[*Traduction*]

M. Wendlandt: Comme vous le savez, dans la législation antérieure, qui est d'ailleurs toujours la même, les sociétés ferroviaires avaient droit au remboursement des coûts calculés en fonction de l'ordonnance 6313, c'est-à-dire les coûts variables, moins 20 p. 100. Autrement dit, cela signifie qu'en vertu de la loi actuelle, pour les subventions payées directement par le gouvernement aux compagnies de chemin de fer, ces dernières avaient droit au remboursement de 80 p. 100 de leurs pertes réelles. Autrement dit, en général on ne nous remboursait que 80 p. 100 de nos coûts variables et rien de nos coûts constants.

La loi n'a pas été modifiée, mais depuis la création de VIA Rail, cette dernière rembourse actuellement directement les chemins de fer à un taux de 100 p. 100 des coûts variables. Cela veut dire que l'on rembourse désormais aux chemins de fer 100 p. 100 de leurs coûts variables au lieu de 80 p. 100.

Le sénateur Riley: Il n'y a donc plus de franchise et vous obtenez maintenant de VIA Rail une subvention de 100 p. 100 de vos coûts.

M. Wendlandt: Cent pour cent de nos coûts variables, et non 100 p. 100 de l'ensemble de nos coûts.

Le sénateur Riley: Lorsque vous préciser 100 p. 100 de vos coûts variables, voulez-vous dire que les chemins de fer perdent de l'argent?

M. Wendlandt: Oui.

Le sénateur Riley: Où?

M. Wendlandt: Sur les coûts constants parce qu'on ne leur en rembourse rien. Les coûts constants ont été estimés par des experts, et en particulier par la C.C.T. et si on nous les remboursaient en totalité, les frais de VIA Rail augmenteraient de 20 p. 100. A cet égard, j'ajouterais ceci: comme vous le savez, la société VIA Rail assure elle-même une bonne part de ses services sans l'aide des chemins de fer.

En ce qui concerne les coûts de VIA Rail ils sont payés en totalité par le gouvernement du Canada, c'est-à-dire même les coûts fixes. Cela revient à dire que le gouvernement est prêt à assumer la totalité des coûts de la société de la Couronne VIA Rail. Par contre, le CP, qui est une société privée, doit encore aujourd'hui absorber ses propres coûts constants. Dans la mesure où VIA exerce ses propres activités—et tout indique que son niveau d'activité augmentera—les frais constants que le gouvernement pourrait en fin de compte assumer, augmenteront.

Le sénateur Riley: Quels sont les frais constants que vous devez assumer?

M. Wendlandt: Les frais constants rattachés aux ponts et aux tunnels.

Le sénateur Riley: Ce sont vos installations de transport de marchandises qui les rendent nécessaires.

M. Wendlandt: Qui vient en premier, l'œuf ou la poule? Je ne le sais vraiment pas.

[*Text*]

Senator Riley: You would have to have those fixed costs in order to maintain your freight services.

Mr. Wendlandt: The definition of constant costs—and I am not a costing expert—is one which is not variable. Since we are only entitled to variable costs, by definition, therefore, we are not entitled to constant costs. To say that constant costs exist because of freight is to forget that a passenger train takes the tunnel as often as does a freight train.

Senator Riley: If you had no rail passenger service, you would still be saddled with those fixed costs for tunnels and bridges.

Mr. Wendlandt: Yes, and to the extent that VIA uses any line or requires lines on which there are no freight trains, it, too, would have to absorb all of its costs.

Senator Riley: Are there any additional costs imposed upon CP as a result of the rail passenger service using facilities suchf as tunnels and bridges?

Mr. Wendlandt: Do you mean as a result of VIA's creation do we have any additional charges?

Senator Riley: Yes.

Mr. Wendlandt: Yes, indirectly. When CP was the manager of its own operations of passenger train service, it would manage it with a view to reducing costs. I am not suggesting that VIA is not doing so. I am saying that that was the perspective that we had with respect to that service.

Senator Riley: You sure did reduce the costs.

Mr. Wendlandt: Senator, with respect, it cost the public purse less when we operated the service, and more trains were operated during that period of time than what you are seeing now. The total cash requirements of VIA are in the order of $750 million. That is a considerable amount of money.

Senator Riley: You are talking now about the golden triangle. I am talking about the *Ocean Limited*, the *Atlantic* and the western lines.

Mr. Wendlandt: As you know, they have been cut out. I think we did a credible job when we operated that service. I am not saying that VIA isn't but I am not prepared to accept criticism that we misspent public funds during the time we operated that service.

Senator Riley: But you did not do anything to maintain the equipment or renew the rolling stock.

Mr. Wendlandt: I beg to differ with you. We are now hearing arguments that what we need is new equipment.

Senator Riley: They needed it when you sold it to them.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Il faudrait que vous engagiez ces frais fixes afin de maintenir vos services de transport de marchandises.

M. Wendlandt: La définition de frais constants—et je ne suis pas un expert en matière d'établissement des coûts—c'est qu'ils ne sont pas variables. Comme nous n'avons droit qu'à engager des frais variables, par définition, nous n'avons pas le droit d'engager des frais constants. Il n'est pas juste de dire qu'il existe des frais constants à cause des trains de marchandises, parce que les trains de voyageurs empruntent les tunnels aussi souvent que les trains de marchandises.

Le sénateur Riley: Si vous n'aviez aucun service de transport ferroviaire de voyageurs, vous auriez toujours à assumer des frais constants pour les tunnels et les ponts.

M. Wendlandt: C'ext exact, et dans la mesure où VIA emprunte une voie ou a besoin de voies qui ne servent pas à des trains de marchandises, elle aussi devrait assumer tous ses frais.

Le sénateur Riley: Le CP se voit-il imposer des frais supplémentaires du fait que les services de transport ferroviaire de voyageurs se servent d'installations telles que des tunnels et des ponts?

M. Wendlandt: Voulez-vous dire que c'est à cause de VIA que nous avons des frais supplémentaires?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Wendlandt: Oui, indirectement. Lorsque le CP gérait ses propres activités de transport ferroviaire de voyageurs, il le faisait en vue d'en réduire les frais. Je ne laisse pas entendre que VIA ne fait pas de même. Je dis que c'est ce que nous visions dans le cas de ce service.

Le sénateur Riley: Vous en avez certes réduit les frais.

M. Wendlandt: Sénateur, avec tout le respect que je vous dois, il en a coûté moins cher aux contribuables lorsque nous exploitions le service et, pendant cette période, il y avait plus de trains en service qu'il n'y en a actuellement. Les besoins financiers de VIA sont de l'ordre de 750 millions de dollars. C'est une somme considérable.

Le sénateur Riley: Vous parlez maintenant du triangle d'or. Je parle des voies d'*Ocean Limited*, de l'Atlantique et de l'Ouest.

M. Wendlandt: Comme vous le savez, elles ont été supprimées. Je pense que nous avons accompli un travail digne d'éloges lorsque nous exploitons ce service. Je ne dis pas que VIA n'en fait pas un bon elle aussi. Je ne suis pas prêt à accepter qu'on nous reproche d'avoir mal dépensé les fonds publics lorsque nous exploitions ce service.

Le service Riley: Mais vous n'avez rien fait pour entretenir l'équipement ou renouveler le matériel roulant.

M. Wendlandt: Permettez-moi de ne pas partager cette opinion. Nous entendons maintenant dire que, ce dont nous avons besoin, c'est de nouveau matériel.

Le sénateur Riley: VIA en avait besoin lorsque vous lui avez vendu.

[*Text*]

Mr. Wendlandt: I will come to that in a minute, if I may. With now equipment it is said, the ridership of trains will increase.

Senator Riley: Where?

Mr. Wendlandt: That is what VIA is saying right now.

Senator Riley: I am asking you; I am not asking VIA.

Mr. Wendlandt: In the 1950s, CP held a similar view saying that what was needed was new equipment. In the 1950s CP purchased equipment which was considered at that time to be state of the art equipment. I am talking about the stainless steel equipment. It represented a considerable investment in passenger trains. Our unhappy experience was that, notwithstanding the state-of-the-art equipment, the trends were that passengers simply did not want to take the train. I think that can be explained for various reasons.

During the 1950s you had the vast construction of highways. You had a population which was more readily capable of purchasing a car. You had the beginnings of a consistent and relatively inexpensive air service. All of those factors produced a market shift away from the railways to the point that today if, as a businessman, you wanted to go from Halifax to Vancouver and you were to ask your superior if you could take the train, and he asked you how long it would take and you said about four or five days, I find it hard to believe that you would get the authorization to take the train.

Senator Riley: If you are in business.

Mr. Wendlandt: If you are in business.

Senator Riley: What about for leisure travel?

Mr. Wendlandt: The Amtrak study that I made available earlier deals with that issue very directly. It deals with the argument saying that passenger trains are energy efficient. According to that study, they are not. It considers the argument that passenger train services are probably more beneficial to the less fortunate in society and dismisses that argument. In fact, it appears that buses rather than trains are more beneficial to those who are less privileged. It considers the argument that trains play a historic role and dismisses it on the ground that for history you are paying an awful lot of money.

Senator Riley: Would you like to take a bus from Montreal to Vancouver?

Mr. Wendlandt: No, but the option is to take a plane. When the Government of Canada has $750 million to spend and it cannot decide where the priorities are, in the context of the study that you yourself proposed as one of your recommendations, I think it a perfectly legitimate question to ask is whether or not some of that money should go to buses or to planes. It is frightening when you read, as I did, in the paper the other day—I do not know whether it can be proven or not—but People Express was suggesting that it could offer a flight between Montreal and Toronto for $25. If, on the basis of that they could actually make money—and I presume that they can—imagine the type of competition pressur that this

[*Traduction*]

M. Wendlandt: Si vous le permettez, j'aborderai cette question dans un instant. On dit qu'avec ce nouveau matériel, la clientèle ferroviaire augmentera.

Le sénateur Riley: Où?

M. Wendlandt: C'est ce que dit actuellement VIA.

Le sénateur Riley: Je vous pose la question à vous pas à VIA.

M. Wendlandt: Dans les années 50, le CP était du même avis c'est-à-dire que ce dont nous avions besoin, c'était de nouveau matériel. Le CP a acheté, dans les années 50, ce qui était considéré à l'époque comme du matériel de pointe, soit du matériel en acier inoxydable. Cela représentait des sommes considérables en trains de voyageurs. Malheureusement, malgré notre matériel de pointe, les gens refusaient tout simplement de prendre le train. Je pense que diverses raisons peuvent expliquer cet état de choses.

Pendant les années 50, on procédait à de grands travaux de construction de routes, les gens avaient davantage les moyens d'acheter une voiture, les services de transport aérien commençaient à être plus réguliers et relativement bon marché. Tous ces facteurs se sont conjugués pour éloigner le public du transport ferroviaire, à tel point qu'aujourd'hui, si un homme d'affaires désirait se rendre de Halifax à Vancouver et demandait à son supérieur s'il peut prendre le train, et que celui-ci lui demandait quelle est la durée du trajet, il répondrait: entre quatre et cinq jours. J'ai peine à croire qu'il serait autorisé à prendre le train.

Le sénateur Riley: S'il est dans les affaires.

M. Wendlandt: C'est exact.

Le sénateur Riley: Et les voyages d'agrément?

M. Wendlandt: L'étude d'Amtrak dont j'ai exposé plus tôt les conclusions porte directement sur cette question. Elle tente de déterminer si l'on a raison d'affirmer que les services voyageurs sont efficaces sur le plan énergétique, et qu'ils sont probablement plus avantageux pour les moins nantis, mais ses conclusions sont négatives. En fait, il semble que, pour les moins nantis, l'autocar soit plus avantageux que le trains. L'étude tente en outre de déterminer si l'on a raison d'affirmer que les trains jouent un rôle historique, mais elle réfute cette affirmation pour le motif que, au nom de l'histoire, on y consacre des sommes astronomiques.

Le sénateur Riley: Aimeriez-vous prendre l'autocar pour vous rendre de Montréal à Vancouver?

M. Wendlandt: Non, mais on peut prendre l'avion. Lorsque le gouvernement du Canada a 750 millions de dollars à dépenser et ne peut décider où pour ses priorités, je pense que, dans le cadre de l'étude que vous avez vous-même proposée dans l'une de vos recommandations, on peut se demander avec raison si une certaine partie de cet argent ne devrait pas être affectée aux services d'autocars ou de transport aérien. Il est effrayant de lire dans le journal, comme ça m'est arrivé récemment—je ne sais pas si on peut ou non en faire la preuve—mais *People Express* laissait entendre qu'elle pouvait offrir pour 25 $ un vol Montréal-Toronto. Si, en offrant ce tarif, elle pouvait réellement réaliser un profit—et je présume qu'elle le

[*Text*]

would create on VIA both in terms of time and infrastructure investment. Yet People Express can already offer such a service.

Senator Riley: How much would it cost fuel-wise to take a jet off the ground to go from Montreal to Toronto?

Mr. Wendlandt: The study that I referred to seems to suggest that in terms of cost effectiveness, the most cost effective means of transportation is by bus; the second one is by airplane; and the third one is the train. In relation to a bus, a train is three times as expensive. As far as planes are concerned the train is twice as expensive. If trains were to pay their own way, never mind only paying what it costs us to operate or provide the service, but if the government were to reduce its subsidies and VIA had to stand on its own two feet as Air Canada or any bus company would, the prices that it would have to charge would be so astronomical that nobody would take the train.

Senator Riley: Do you know how much CPR is subsidized, or CP Air?

Mr. Wendlandt: Is CPR subsidized?

Senator Riley: CP Air.

Mr. Wendlandt: I don't believe CP Air is subsidized.

Senator Riley: Not at all?

Mr. Wendlandt: So far as I know.

Senator Riley: Who operates the airports?

Mr. Wendlandt: That is a fair statement you make. You are saying, in effect, that even as far as highways are concerned they are being paid for by somebody.

Senator Riley: You know that better than I do.

Mr. Wendlandt: Yes, but I think the subsidy per passenger-mile is far smaller for airlines and buses than it is for trains.

Let me make one thing clear: It is not CP's intention to quarrel with government policy. If government policy is that trains shall operate in this country then our position is simply to assist government in implementing that policy. It is not, therefore, for us to say that government policy is wrong or government policy is right. It is for us to assist government in implementing that policy and that means co-operating with VIA in the provision of those trains as best we can.

If, however, we are at a stage where government policy is still being formulated, then if asked, we would be prepared to assist in terms of formulating such policy. I do not want you to misunderstand my comments.

I think the study done by the budget office of Congress is pertinent because that is the only study that has been done by a government organization. It studied the AMTRAK experience and it may be of some use. You may also determine, of course, that it has no pertinence so far as Canada is concerned, and I would not quarrel with such a conclusion.

[*Traduction*]

peut—imaginez-vous la concurrence à laquelle VIA devrait faire face tant en ce qui a trait à la durée du trajet qu'aux investissements dans l'infrastructure et pourtant People Express peut offrir ce service.

Le sénateur Riley: Combien cela coûte-t-il en carburant pour qu'un avion à réaction fasse le trajet Montréal-Toronto?

M. Wendlandt: L'étude à laquelle j'ai fait allusion semble laisser entendre que le moyen le plus rentable de voyager est en autocar, le deuxième, en avion, et le troisième en train. Un voyage en train coûte trois fois plus cher qu'un voyage en autocar et deux fois plus cher qu'un voyage en avion. Encore là, cela vous donne une idée des subventions qu'il faut pour faire en sorte que tout le monde prenne le train. Si les services de transport ferroviaire devaient être financièrement indépendants, sans parler des frais d'exploitation, mais si le gouvernement réduisait ses subventions et que VIA devait se débrouiller seule, comme Air Canada ou toute société de transport par autocars, les prix qu'ils devraient demander seraient tellement élevés que personne ne prendrait le train.

Le sénateur Riley: Savez-vous dans quelle mesure CP Rail, ou CP Air, est subventionnée?

M. Wendlandt: Le CPR est-il subventionné?

Le sénateur Riley: Le CP Air.

M. Wendlandt: Je ne crois pas que le CP Air soit subventionné.

Le sénateur Riley: Pas du tout?

M. Wendlandt: Autant que je sache.

Le sénateur Riley: Qui exploite les aéroports?

M. Wendlandt: Vous avez raison de poser cette question. Vous dites en effet que quelqu'un paye même les routes.

Le sénateur Riley: Vous le savez mieux que moi.

M. Wendlandt: Oui, mais je pense que la subvention accordée pour chaque voyageur-mille est de loin inférieure dans le cas des compagnies aériennes et des autocars que dans celui des trains.

Permettez-moi de mettre une chose au clair: le CP n'a pas l'intention de s'insurger contre la politique du gouvernement. Si le gouvernement veut que les services de transport ferroviaire fonctionnent, nous nous devons simplement de l'aider. Ce n'est donc pas à nous qu'il revient de dire si la politique gouvernementale est bonne ou mauvaise, mais c'est à nous qu'il incombe d'aider le gouvernement à l'appliquer et partant, à collaborer de notre mieux avec VIA pour offrir ces services.

Si, par contre, la politique gouvernementale en est encore à l'étape de formulation, alors, si on nous le demandait, nous serions prêts à aider le gouvernement à la formuler. Je ne veux pas que vous interprétiez mal mes observations.

Je pense que l'étude effectuée par le bureau du Congrès chargé du budget est valable, car elle est la seule qui ait été menée par un organisme du gouvernement. Elle s'est penchée sur l'expérience AMTRAK, et elle sera peut-être utile. Certes, vous jugerez peut-être qu'elle n'a aucun rapport avec ce que

[*Text*]

The Chairman: We have been talking about fixed costs charged to VIA Rail Canada Incorporated. What are the ingredients that you use to arrive at those fixed costs? Do you take into account the mileage of the trackage used by VIA and the fact that VIA is operating faster but lighter trains? Is your cost of maintenance increased? You use much slower trains, so would the faster trains increase your cost of maintenance of the track and road-bed? Are all these factors taken into account?

Mr. Wendlandt: Yes. I must stress the difference between fixed costs, which is a concept unknown in costing regulations, and fixed price which is a concept well known to us because tariffs, to that extent, are fixed prices. When a shipper ships articles or goods from point A to point B he can refer to the tariff and know exactly how much it is going to cost him and how much we are going to charge him before he even ships his article or goods.

It is different with a costing regulation which is a regulation designed to capture costs after they have been incurred. The methodology used at arriving at what are the ultimate costs is a methodology which I am unable to explain to you other than to simply reiterate that they match the variable costs: Costs that vary with the existence of passenger trains. In other words, if those costs were to disappear—if the passenger train were to disappear—over time, then they would be a variable cost. If that cost does not disappear, notwithstanding that the passenger train has been removed, then that is not a variable cost and would, presumably, be a constant cost to which we are not entitled to be reimbursed.

The verification of our accounts, as well as the determination of the exactitude or methodology used in arriving at these figures, is under the auspices of and subject to verification by the CTC. In other words, when we say that a cost has been incurred with respect to a passenger train arising out of the maintenance of the track, that determination, as well as the amounts that are generated by that determination, are done by the CTC.

The Chairman: But your cost of maintaining your track for VIA trains would be much higher because you would carry much lighter passenger trains on your track.

Mr. Wendlandt: Not necessarily so. If you maintain a track at speeds designed for freight trains, which may be in the order of 30 to 40 miles an hour, and then you upgrade those lines to handle traffic at 95 miles an hour, the costs are going to be substantial because you have to achieve a level of perfection which costs an awful lot of money.

However, you can only upgrade a line to a certain degree because what you have to take into account is that for a passenger train to go around a curve, for example, the curve must be banked in order to allow that to occur, especially at 95 miles an hour. You can determine what degree of banking in required for that train to go around that curve. That curve, however, may be too great for a freight train because a freight train has different operating characteristics. To simply

[*Traduction*]

nous faisons au Canada, et je ne m'opposerais pas à pareille conclusion.

Le président: Vous avez parlé des frais fixes imposés à Rail Canada Incorporée. De quels éléments vous êtes-vous servis pour établir ces frais fixes? Avez-vous tenu compte de la longueur des voies utilisées par VIA et du fait que cette dernière exploite des trains plus rapides, mais plus légers? Vos frais d'entretien ont-ils augmenté? Comme vous employez des trains beaucoup plus lents, l'utilisation de trains plus rapides augmente-t-elle vos frais d'entretien de la voie et de l'assiette de la voie? Tenez-vous compte de tous ces facteurs?

M. Wendlandt: Oui. Je me dois de souligner la différence qui existe entre frais fixes, notion inconnue dans le règlement sur l'établissement des coûts, et prix fixes, notion que nous connaissons bien, parce que, pris dans ce sens, les tarifs sont des prix fixes. Lorsqu'un expéditeur envoie des articles ou des marchandises quelque part, il peut se reporter au tarif et savoir exactement combien cela lui coûtera et combien nous lui demanderons, avant même qu'il ne les expédie.

Les choses sont différentes dans le cas d'un règlement sur l'établissement des coûts, qui est conçu pour recouvrer des frais après qu'ils ont été engagés. Je ne puis vous expliquer la méthode utilisée pour déterminer les frais ultimes qu'en répétant simplement qu'ils coïncident avec les frais variables, soit des frais qui varient avec l'existence des services voyageurs. En d'autres termes, si ces frais devaient être supprimés—si les services voyageurs devaient être supprimés—avec le temps, ils deviendraient des frais variables. Si ces frais n'étaient pas supprimés, malgré la disparition des services voyageurs, ils ne constitueraient pas des frais variables, mais, probablement, des frais constants qui ne nous donneraient pas droit à remboursement.

La C.C.T. est chargée de vérifier nos comptes, de même que de déterminer l'exactitude de ces chiffres ou la méthode utilisée pour les établir. En d'autres termes, quand nous disons que des frais d'entretien de la voie ont été engagés à l'égard d'un service voyageurs, c'est la Commission qui détermine ces frais et les montants qui en découle.

Le président: Mais les frais d'entretien de vos voies pour VIA sont beaucoup plus élevés, parce que des trains de voyageurs beaucoup plus légers les empruntent.

M. Wendlandt: Pas nécessairement. Si on entretient une voie conçue pour des trains de marchandises allant entre 30 et 40 milles à l'heure, et qu'on la modifie pour que des trains y circulent à 95 milles à l'heure, les frais seront considérables, car il faut atteindre un degré de perfection qui représente une somme énorme.

Par contre, on ne peut modifier une voie que dans une certaine mesure, car il faut tenir compte du fait que, pour qu'un train de voyageurs prenne une courbe, surtout à 95 milles à l'heure, il faut l'incliner. On peut déterminer l'inclinaison nécessaire mais la courbe est peut-être trop prononcée pour un train de marchandises dont les caractéristiques de fonctionnement sont différentes. En fait, si on modifie une voie afin qu'un train de voyageurs puisse l'emprunter à 95 milles à l'heure, on

[*Text*]

upgrade a line in order to take a passenger train at 95 miles an hour may, in fact, affect your ability to operate a freight train on that same line.

Senator Riley: Do you use constant costs in respect to the rail passenger service or variable costs?

Mr. Wendlandt: We are not reimbursed for our constent costs; we are reimbursed for our variable costs.

Senator Riley: Then, being reimbursed for your variable costs means that you can quote cheaper freight rates, am I correct?

Mr. Wendlandt: Ultimately, any company, be it CP or the local grocery story, has to cover all of its costs. If there is a reduction, even in the amounts that we now receive from VIA, those amount will have to be recovered from somewhere else. There are only two sources: Either the shippers or the shareholders.

I think there is an inherent inequity that ought to be addressed. When the government decided, for very good reasons—and it was not an easy decision which was made several years ago—that the railway companies ought to be entitled to 100 per cent of their variable costs, the method by which that was achieved was—that without amendering the act—to create a vehicle through which the railway companies could be paid directly. That certainly explains part of the reasons why VIA was created as it was.

Therefore, in order to allow the railways to be reimbursed for 100 per cent of their variable costs, VIA was created. It is ironic now to suggest that in order for VIA to continue to exist the railways must now again contribute something, that is, receive something less than 100 per cent of variable costs.

It is all the more inequitable since there is a clear distinction being made between the government being prepared to fund all of its own crown corporation costs, including constant costs and yet, at the same time, saying to a private corporation that it will not get its constant costs, and, on top of which, asking it to make a contribution in order to allow a publicly-demanded service to continue. I, frankly, do not think any other private corporation in Canada is being asked by the Government of Canada to provide a service and not be fully reimbursed for the cost of providing such a service.

As far as I know, only CP Rail is being asked to do that and that seems to be inequitable. That is the point I was making.

Senator Riley: It seems to be accepted by most sources that I have available to me, including statements made by your own people, that CN and CP wanted to get out of the rail passenger service.

Mr. Wendlandt: When you say "get out" of the provision of passenger train services, I think it is fair to keep in mind that the method by which we were being paid by the government for those services created a situation which became intolerable.

[*Traduction*]

risque de ne plus pouvoir y faire circuler un train de marchandises.

Le sénateur Riley: Pour ce qui est des services de transport ferroviaire de voyageurs, avez-vous recours à des frais constants ou à des frais variables?

M. Wendlandt: On ne nous rembourse pas les coûts fixes, mais les coûts variables.

Le sénateur Riley: Dans ce cas, n'ai-je pas raison de dire que vous pouvez fixer des prix plus bas pour le transport des marchandises?

M. Wendlandt: En définitive, n'importe quelle entreprise, qu'il s'agisse du CP ou du magasin d'alimentation local, doit couvrir tous ses frais. S'il y a une réduction, même dans les montants que nous verse maintenant VIA, il faudra récupérer cet argent ailleurs. Il n'y a que deux sources nous permettant de le faire: les expéditeurs et les actionnaires.

Il y a toutefois, selon moi une injustice inhérente dont il faudrait parler. Lorsque le gouvernement, pour de très bonnes raisons a décidé, il y a plusieurs années, et cette décision n'a pas été facile à prendre, que les sociétés ferroviaires devraient obtenir le plein remboursement de leurs coûts variables, le moyen proposé pour y parvenir, sans avoir à modifier la loi, consistait à instituer un mécanisme devant permettre de rembourser directement les sociétés ferroviaires. Voilà qui nous éclaire un peu sur les raisons qui ont suscité la création de VIA.

Pour que les sociétés ferroviaires obtiennent le plein remboursement de leurs coûts variables, on a créé VIA. Il est maintenant paradoxal de suggérer que pour assurer la survie de VIA, les sociétés ferroviaires doivent à nouveau la soutenir en acceptant de ne se voir rembourser qu'une partie de leurs coûts variables.

Voilà qui est très injuste étant donné que, d'une part, le gouvernement est disposé à consolider la totalité de la dette de ses propres sociétés de la Couronne, y compris les coûts fixes, et que d'autre part, il avertisse une société privée qu'elle n'obtiendra pas le remboursement de ses coûts fixes, outre qu'il lui demande de faire une contribution afin d'assurer la survie d'un service que réclame le public. Franchement, je ne crois pas que le gouvernement du Canada ose demander à une autre société privée canadienne d'offrir un service et d'accepter de ne pas se faire rembourser intégralement les coûts rattachés à sa prestation.

Autant que je sache, seul CP Rail est assujetti à pareille mesure, et cela me semble injuste. Voilà ce que je voulais faire ressortir.

Le sénateur Riley: D'après les nombreuses sources que j'ai pu consulter, y compris des déclarations de représentants de votre société, le CN et le CP voulaient abandonner le service ferroviaire de transport de voyageurs.

M. Wendlandt: Lorsque vous dites «abandonner» le service ferroviaire de transport de voyageurs, je crois qu'il est juste de se rappeler que le mode de remboursement auquel a eu recours le gouvernement à l'égard de ces services a créé une situation qui est devenue intolérable.

[*Text*]

Senator Riley: You did not encourage rail passenger service, however?

Mr. Wendlandt: Senator, we have tried. We have spent funds on it. We have suffered losses with respect to that service. The best illustration of how expensive that proposition is is to look at VIA itself and to come to the realization that VIA—at least, in my view, and I may be wrong—will never be self-sustaining. The amount of funds required is continually growing.

It is true to say that we were very concerned about the continuous drain on the financial resources of CP Rail during the period of time in which we were not properly reimbursed.

Priorities must be decided within any corporation, one cannot do otherwise but applaud the board of directors that decides that, with respect to future investments, it must make those investments which have the higher rate of return. Frankly, the statement that CP Rail wanted to get out of passenger train services can be met, I think, with an equal argument to the effect that, notwithstanding that it caused such an enormous financial drain, CP Rail did provide that service for as long as it did.

Senator Riley: The responsibility, however, was still there to provide passenger service across the country?

Mr. Wendlandt: The responsibility was there, yes. It is a legislated responsibility. We have that responsibility as a common carrier, yes. But we do not have the opportunity, senator, to do that which we ought to do; namely, to try to make a profit with our operations. We do not have that opportunity as far as passenger rail services are concerned, and that is not because we did not try. It is because it is legislated.

Senator Riley: What priority do passenger trains have with respect to the freight trains operating over your lines?

Mr. Wendlandt: The answer is very simple. Passenger trains have priority over freight trains.

Senator Riley: Why are passenger trains put in the holes and held there when the freight trains go by?

Mr. Wendlandt: The problem is a purely operational one. If there is only one line it cannot take traffic going in opposite directions at the same time, and so a path must be cleared.

Senator Riley: Can freight trains be put in a hole, too?

Mr. Wendlandt: Of course, but, senator, in order to do so there must be sidings. If the freight train is a mile long and the siding is 500 yards long, what are you going to do with that freight train? One answer to that question could be to reduce the size of the freight train. If the size of the freight train were reduced, the charges that would have to be paid by the shippers would be astronomical.

Another answer is to build sidings a mile long, but again, enormous costs would be incurred.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Vous n'avez toutefois pas favorisé le service ferroviaire de transport des voyageurs.

M. Wendlandt: Sénateur, nous avons essayé. VIA y a consacré des fonds. Nous avons essuyé des pertes à l'égard de ce service. Pour bien comprendre les coûts très élevés que représente ce service, il suffit de jeter un coup d'œil sur VIA; cette société, selon moi du moins, et je me trompe peut-être, ne sera jamais autonome. Il lui faut obtenir des crédits de plus en plus élevés.

Il est juste de dire que nous nous sommes beaucoup inquiétés des énormes pertes financières de CP Rail pendant la période où cette société n'obtenait pas de remboursements adéquats.

Toute entreprise doit établir des priorités, et l'on ne peut faire autrement que féliciter le conseil d'administration qui estime, en ce qui concerne les investissements futurs, que mieux vaut opter pour ceux qui permettent de réaliser les bénéfices les plus élevés. Je crois franchement qu'on peut rétorquer à l'affirmation que CP Rail voulait abandonner le service voyageurs, qu'en dépit des énormes pertes financières subies, il a malgré tout assuré le service très longtemps.

Le sénateur Riley: Était-il tenu, toutefois, d'offrir le service ferroviaire national de transport des voyageurs?

M. Wendlandt: Oui. Cette responsabilité est prévue dans la loi. Nous devons l'assumer en tant que transporteur. Nous ne pouvons toutefois, sénateur, faire ce que nous devrions faire, soit tenter de réaliser des bénéfices. Nous ne le pouvons pas, en ce qui concerne le service voyageurs; ce n'est pas parce que nous n'avons pas essayé, mais bien parce que la loi nous l'interdit.

Le sénateur Riley: Quelle priorité est accordée aux trains de voyageurs par rapport aux trains de marchandises qui circulent sur vos voies?

M. Wendlandt: La réponse est très simple. Les trains de passagers ont priorité sur les trains de marchandises.

Le sénateur Riley: Pourquoi les trains de passagers doivent-ils être placés sur une voie d'évitement et céder le passage aux trains de marchandises?

M. Wendlandt: Il s'agit purement et simplement d'un problème d'exploitation. Dans le cas d'une ligne simple, la circulation ne peut se faire dans les deux sens; un train doit donc céder le passage.

Le sénateur Riley: Peut-il arriver que les trains de passagers soient placés sur une voie d'évitement?

M. Wendlandt: Naturellement sénateur, mais il faut pour cela disposer d'embranchements. Si le train de marchandises a un mille de longueur et que l'embranchement n'ait que 500 verges, que faites-vous? On pourrait diminuer la longueur du train de marchandises, ce qui aurait pour effet d'imposer des coûts exhorbitants aux expéditeurs.

On pourrait construire des embranchements d'un mille de longueur ce qui entraînerait, encore là, des coûts énormes.

[*Text*]

Senator Riley: The answer, quite simply, is this: there are no priorities for passenger trains.

Mr. Wendlandt: Perhaps, senator, Mr. McFadzean could satisfy you more fully on this point.

Mr. S. McFadzean, Manager, Grain and Passenger Service, CP Rail: Senator, as far as CP Rail is concerned, and to my knowledge, the problem of passenger trains being delayed by freight trains is not very great. It does happen but it does not happen to the extent that it delays the passenger train. As a general rule, passenger trains have a priority.

There are exceptions where the exceptions make sense; that is, as Mr. Wendlandt said, when there is a very long freight train involved it is sometimes quicker for both trains if the freight train remains on the main line. Suppose that a freight train gets to a siding before a passenger train does. Oftentimes, the crew of the freight train might throw the switch to the siding to let the passenger train in and the freight train clears off while the passenger train goes around it. Again, however, on our railway, meetings with freight trains are not a major problem. Certainly on the DAR lines they are not a problem, nor are such meets a problem on our Montreal-Quebec line, which is supposed to be on a higher speed scale of up to 80 miles an hour.

Naturally, such meets occur on the *Transcontinental*, but time, on the *Transcontinental*, is not of an exceedingly high priority.

One area where we certainly face problems in this respect is between Calgary and Vancouver. That, however, is a capacity problem and it is the type of problem that affects both freight and passenger trains. We simply move as many trains through that piece of territory as we possibly can.

Senator Riley: I do not want to burden you with questions, but with respect to the road-bed, Mr. Wendlandt has said something to the effect that the rails laid for the freight trains are not sufficient to carry a high-speed passenger train. Is there any problem now with fast trains such as the LRC? Has any problem been created by the fact that they go faster than, as Mr. Wendlandt has said, 30 to 40 miles per hour? I rather doubt whether that is accurate.

Mr. Wendlandt: I would think, senator, that I made that statement in answer to a question of the chairman. I was saying that, the upgrading of a line for high-speed trains, does not necessarily benefit freight trains.

Senator Riley: Within the Golden Triangle, for example, what is the speed capacity of the LRC?

Mr. McFadzean: When the track is upgraded, I believe there is a maximum speed of 95 miles an hour.

Senator Riley: I am more interested in what the potential speed is.

The Chairman: Do you mean the average speed?

Senator Riley: No, I would like to know the potential speed of the LRC.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: La réponse est toute simple: aucune priorité n'est accordée aux trains de passagers.

M. Wendlandt: Monsieur McFadzean pourrait peut-être vous répondre.

M. S. McFadzean, directeur, service de transport passagers et céréalier, CP Rail: Sénateur, selon CP Rail et selon moi, très peu de trains de voyageurs sont retardés par des trains de marchandises. Des retards se produisent, mais ils ne sont pas imputables aux trains de marchandises. En principe, les trains de passagers ont la priorité.

Il y a des exceptions au besoin, notamment, comme l'a dit M. Wendlandt, lorsque le train de marchandises est très long. Il est alors parfois plus rapide d'engager le trains de passagers sur la voie d'évitement. Supposons qu'un train de marchandises parvienne à une voie d'évitement avant un train de passagers. Il arrive souvent que l'équipe du train de marchandises effectue une manœuvre d'aiguillage pour permettre au train de passagers de s'engager sur la voie d'évitement et de contourner le train de marchandises pendant que celui-ci libère la voie principale. Je le répète, toutefois, cela ne constitue pas un problème important. Il est certain que sur les voies de la DAR, le problème ne se pose pas, ni dans le corridor Québec-Montréal où les wagons sont censés circuler à une vitesse pouvant atteindre 80 milles à l'heure.

Il va sans dire que cela se produit sur la ligne transcontinentale, mais sur ce parcours, le temps n'est pas un facteur primordial.

Nous sommes à coup sûr aux prises avec des problèmes de ce genre entre Calgary et Vancouver. Il s'agit toutefois d'un problème de places, de capacité; qui touche à la fois les trains de marchandises et de voyageurs. Nous tentons tout simplement de faire circuler le plus de trains possible dans cette région.

Le Riley: Je ne peux pas vous posez trop de questions, mais en ce qui concerne la plate-forme de la voie, M. Wendlandt a dit que les rails sur lesquels devaient normalement circuler les trains de marchandises ne peuvent supporter les trains rapides de voyageurs. Éprouve-t-on des problèmes avec les trains rapides comme le LRC? Des problèmes sont-ils survenus parce qu'ils dépassent, comme l'a dit M. Wendlandt, trente ou quarante milles à l'heure? Je doute que ce soit exact.

M. Wendlandt: Je dirais, sénateur, avoir fait cette déclaration pour répondre à une question du président. Je disais que même si l'on modernise une voie pour que puissent y circuler des trains grande vitesse, il ne faut pas nécessairement en déduire que les trains de marchandises en profiteront.

Le sénateur Riley: Dans le Triangle d'or, par exemple, quelle vitesse peut atteindre le LRC?

M. McFadzean: Lorsque la voie aura été modernisée, je crois que sa vitesse de pointe sera de 95 milles à l'heure.

Le sénateur Riley: Ce qui m'intéresse davantage, c'est la vitesse maximale théorique.

Le président: Voulez-vous dire la vitesse moyenne?

Le sénateur Riley: Non, je voudrais connaître la vitesse maximale théorique du LRC.

[*Text*]

Mr. McFadzean: I am not really sure, senator. I take it that you are assuming the removal of all grade crossings and what have you?

Senator Riley: Yes.

Mr. McFadzean: I would have to defer to VIA on this matter. We do not operate LRCs on our lines, but I believe that CN operates one track between Smiths Falls and Brockville.

Senator Riley: The LRC speed potential might be quite high, is that not right? I believe they can go up to 150 kilometres per hour. In fact, however, I would suggest that they do not even hit 95 kilometres per hour because of these level crossings and so on. Take, for example, your time schedule between Montreal and Ottawa. I believe that if the trip is made in two hours, you are doing well. It might even be done in one hour and 50 minutes, but that is not a great advance over what it always was.

Mr. McFadzean: Senator, right now those trains are operating on CN lines. Perhaps Mr. Easton would be better able to answer any questions in that area.

The Chairman: I understand that the maintenance of VIA trains is done by CP?

Mr. Wendlandt: No, Mr. Chairman, I understand that the maintenance of VIA trains is done by CN.

Mr. McFadzean: If I might be permitted to interject, I believe that VIA is in the process of transferring the maintenance from CP to CN as far as the stainless steel coaches are concerned. That maintenance will be transferred on April 15.

Senator Riley: At Winnipeg, Toronto, Montreal and Halifax?

Mr. McFadzean: Essentially, right now the equipment is used largely on the western *Transcontinental* trains. I believe that some of it is used on some other trains. That equipment is maintained by CP Rail employees at Glen Yard in Westmount. VIA had approached us and discussions were held with CN and CP. They have asked that the maintenance responsibility for that equipment be transferred to CN. Probably about 75 per cent of those cars would then be maintained in Toronto as of April 15.

Senator Riley: The VIA Rail maintenance shops will be serviced by CN?

Mr. McFadzean: Again it would be better to ask Mr. Easton; but I believe it will be VIA facilities staffed by CN employees.

Senator Riley: They will all be staffed by CN employees.

Mr. McFadzean: I believe so.

The Chairman: Are there any further questions? I thank the two witnesses. We shall now hear from Mr. Easton, who is the General Manager, CN Rail Passenger.

[*Traduction*]

M. McFadzean: En supposant, sénateur, que tous les passages à niveau et autres «obstacles» soient supprimés?

Le sénateur Riley: Oui.

M. McFadzean: Je dois demander à des représentants de VIA de répondre à cette question. Nous n'utilisons pas de LRC sur nos lignes, mais je crois que le CN utilise une voie entre Smith Falls et Brockville.

Le sénateur Riley: La vitesse théorique maximale des LRC pourrait être assez élevée, n'est-ce pas? Je crois qu'ils peuvnet atteindre 150 kilomètres à l'heure. Je dirais toutefois qu'ils n'atteignent même pas en réalité 95 kilomètres à l'heure à cause de tous ces passages à niveau et autres obstacles. Prenez par exemple la durée du trajet entre Montréal et Ottawa. Je crois que si vous parvenez à relier les deux villes en deux heures, vous offrez un bon service. Vous pourriez même y parvenir en une heure et cinquante minutes, mais on ne peut parler de gains énormes par rapport à ce que cela a toujours été.

M. McFadzean: Sénateur, pour l'instant, ces trains circulent sur des voies du CN. M. Easton serait peut-être mieux en mesure de vous répondre.

Le président: Si je comprends bien, c'est le CP qui s'occupe de l'entretien des trains de VIA?

M. Wendlandt: Non, monsieur le président, l'entretien des trains de VIA est effectué par le CN.

M. McFadzean: Permettez-moi de vous interrompre, je crois que VIA est en voie de confier l'entretien au CN plutôt qu'au CP du moins en ce qui concerne les voitures en acier inoxydable. Ce transfert se fera le 15 avril.

Le sénateur Riley: À Winnipeg, Toronto, Montréal et Halifax?

M. McFadzean: Pour l'essentiel, l'équipement est surtout utilisé à l'heure actuelle sur les trains transcontinentaux de l'Ouest. Je crois qu'une partie du matériel est utilisé sur d'autres trains. Cet équipement est entretenu par les employés de CP Rail à la gare de triage Glen à Westmount. VIA nous en avait parlé et des discussions ont eu lieu avec le CN et le CP. La société a demandé que l'entretien de ce matériel soit désormais confié au CN. Environ 75 p. 100 de ces wagons seraient alors entretenus à Toronto à compter du 15 avril.

Le sénateur Riley: Ce sont les employés du CN qui travailleront aux ateliers d'entretien de VIA Rail?

M. McFadzean: Une fois de plus, il vaudrait mieux que ce soit M. Easton qui réponde à cette question, mais je crois que ce sont les employés du CN qui travailleront aux installations de VIA.

Le sénateur Riley: Les employés du CN travailleront dans toutes ces installations.

M. McFadzean: Je crois que oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Je remercie les deux témoins. Nous entendrons maintenant M. Easton, directeur général de CN Rail Voyageurs.

[*Text*]

Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger: Thank you, Mr. Chairman. I did not bring an opening statement with me, but I will be happy to answer any questions, and I hope I can be helpful.

Senator Muir: The agenda states that this is an inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. I presume that you are in a position to answer all questions regarding the VIA Rail passenger service?

Mr. Easton: Yes, senator. I will do the best I can. I am the CN Rail officer responsible for VIA Rail operations.

Senator Muir: Cape Breton Island is in Nova Scotia. You are familiar with the area?

Mr. Easton: I certainly am, senator. I worked in Moncton for many years.

Senator Muir: I have been attending these committees for 27 years, and one thing that we hear about repeatedly, as was mentioned by Senator Riley, is the downgrading of the passenger service. That seems to be the main objective of CN. I am not sure about CP. I spoke about that with the former chairman, Dr. Bandeen. He talked to me after one meeting and said "You were damned rough". He said "There was no reason to be so rough". I said "Yes, there was". I hope, Mr. Easton, you will not say the same thing. However, I was wondering if you could tell us, in 25 words or less, why there is this proposal to further cut back on services between Sydney, Port Hawkesbury, Truro, Halifax, and so on, and the reason behind it. I presume you will say it is because it is not paying and there are not sufficient passengers, and so on; but is this going to go ahead in June and July as proposed? Have you received a brief from Transport 2000—one of many that undoubtedly you have seen and read—and can you bring me up to date on the plans and proposals?

Mr. Easton: Senator, I believe I can answer your question in less than 25 words. The determination of what passenger services are to be operated in Canada is no longer part of Canadian National's responsibility. The determination to change the service in the maritimes, particularly between Port Hawkesbury and Sydney, was a decision that VIA alone made. They came to us with the proposal, and they have asked us to implement the arrangement effective June 3. They have made representations to the CTC for authority to do so, and we have a copy of their brief.

Senator Muir: And the CTC has agreed?

Mr. Easton: The CTC has received a brief from VIA. So far as we are concerned, we are simply implementing VIA's instructions as the contractor. We no longer have anything whatsoever to do with the determination of the adequacy of the level of passenger service.

Senator Muir: What were the reasons given by VIA Rail to the CTC for curtailing the service?

[*Traduction*]

M. J. H. Easton, directeur général, CN Rail Voyageurs: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas de déclaration préliminaire, mais je serais heureux de répondre aux questions que vous voudrez bien me poser et j'espère vous être utile.

Le sénateur Muir: D'après l'ordre du jour, nous enquêtons sur le service ferroviaire national de transport des voyageurs de VIA Rail Canada Inc. Je suppose que vous êtes en mesure de répondre à toutes les questions concernant le service voyageurs de VIA?

M. Easton: Oui, sénateur, et je vais faire de mon mieux. Je suis le responsable des opérations de VIA Rail au CN.

Le sénateur Muir: l'Île du Cap-Breton est en Nouvelle-Écosse. Vous connaissez la région?

M. Easton: En effet, sénateur. J'ai travaillé à Moncton pendant bien des années.

Le sénateur Muir: Je participe à ces réunions de comité depuis 27 ans, et une des questions qui revient sans cesse, comme l'a mentionné le sénateur Riley, c'est la réduction du service voyageurs, qui semble être le principal objectif du CN. Je ne suis pas certain s'il en est ainsi pour le CP. Je me suis entretenu de cette question avec l'ancien président, M. Bandeen, à l'issue d'une réunion. Celui-ci m'avait alors dit: «Vous avez été très dur; vous n'aviez pas de raison d'être aussi dur». Je lui ai répondu que j'en avais des raisons. J'espère, monsieur Easton, que vous ne direz pas la même chose. Toutefois, je me demandais si vous pouviez, en 25 mots ou moins, nous éclairer sur les raisons invoquées pour réduire encore davantage le service entre Sydney, Port Hawkesbury, Truro, Halifax et d'autres localités. Je suppose que vous allez nous dire par exemple que le service n'est pas rentable et qu'il n'y a pas suffisamment de passagers; mais cette réduction va-t-elle être effectuée en juin et en juillet comme il a été proposé? Avez-vous reçu un exemplaire du mémoire de Transport 2000—un des nombreux mémoires que vous avez sans doute vus et lus—et pouvez-vous me mettre à jour en ce qui concerne l'état des projets et des propositions?

M. Easton: Sénateur, je crois pouvoir répondre à votre question en moins de 25 mots. Les décisions relatives aux services à offrir aux voyageurs au Canada ne relèvent plus du Canadien National. Ce sont les autorités de VIA Rail qui sont les seules responsables de la décision de modifier le service dans les Maritimes, notamment entre Port Hawkesbury et Sydney. Celles-ci nous ont fait part de leur proposition et nous ont demandé de mettre en œuvre les mesures nécessaires à cette fin à compter du 3 juin. VIA Rail a présenté un mémoire à la CCT afin d'obtenir l'autorisation voulue, et nous avons un exemplaire de ce document.

Le sénateur Muir: La CCT a accepté la proposition?

M. Easton: La CCT a reçu un mémoire de VIA Rail. Pour notre part, nous ne faisons que suivre les instructions de VIA Rail en vertu de l'accord contractuel qui nous lie. Nous n'avons plus rien à voir dans les décisions relatives au niveau de service offert aux voyageurs.

Le sénateur Muir: Qelles raisons la société VIA Rail a-t-elle données à la CCT pour justifier les réductions de service?

[*Text*]

Mr. Easton: As near as I can recall—you will appreciate that I am making VIA's representation and not my own—they claim that the new service which they intend to start from Port Hawkesbury to Halifax will attract a better clientele by offering people from Port Hawkesbury, through Antigonish and New Glasgow, the opportunity of getting into Halifax before lunch.

Senator Muir: I am sorry, Mr. Easton, would you tell me what you mean by "attract a better clientele"?

Mr. Easton: More passengers on the train. A higher volume of passengers. I am making these representations, in effect, on behalf of VIA Rail.

Senator Muir: I was wondering what you meant by "a better clientele".

Mr. Easton: Perhaps my choice of words was not good. I am referring to VIA's application. They can carry more passengers every day with the new Port Hawkesbury to Halifax return service than they can by offering a late afternoon service out of Sydney, getting into Halifax late at night. So they are making these representations, and hoping that the new service, for people living between Port Hawkesbury and Truro, will provide a better service into Halifax and back the same day. But I accept the fact that people who live between Port Hawkesbury and Sydney will lose the service they have had. VIA is putting on more trains between Truro and Halifax in order to accommodate the new service from Port Hawkesbury; but people living between Sydney and Port Hawkesbury are losing the service. That is the simplest way of putting it.

Senator Muir: You are very frank and you are absolutely right. They will have a hell of a poor service.

Mr. Easton: We shall have to wait to see what the CTC says and what the results of the service will be.

Senator Muir: It is now worse than they ever had. Would you agree with Mr. Wendlandt's observation that businessmen and others travelling from Sydney would want to fly and that it would be better for them to fly from Sydney to Halifax?

Mr. Easton: I know that we ran that service for many years. I well remember being in Moncton at the time the new rail diesel car service was established in the late 1950s. It was quite a bit quicker than the conventional trains it replaced. It was an extremely popular service for many years. That service is, in fact, still operating. There will still be a Sydney to Halifax service connecting with the *Ocean Limited* in Truro. I know from our own experience that the other services operating on that line were never as popular as that morning service from Sydney, which also picked up a ferry connection from North Sydney, and the evening service, which picked up the connection from the *Ocean Limited* at Truro. That was always the most popular service. I know from our own experience that the other service—there were always two—was never as popular as that

[*Traduction*]

M. Easton: Si je me rappelle bien—vous comprendrez que ces raisons sont celles de VIA Rail et non pas les miennes—elle prétend que le nouveau service qu'elle entend mettre en œuvre entre Port Hawkesbury et Halifax attirera une meilleure clientèle en donnant aux habitants de la région de Port Hawkesbury, Antigonish et New Glasgow la possibilité de se rendre à Halifax avant le déjeuner.

Le sénateur Muir: Pardon, monsieur Easton, pourriez-vous me dire ce que vous entendez par «attirer une meilleure clientèle»?

M. Easton: Un nombre accru de voyageurs. Ce sont, en fait, les arguments de VIA Rail que je vous présente.

Le sénateur Muir: Je me demandais ce que vous entendiez par «une meilleure clientèle».

M. Easton: Peut-être n'ai-je pas bien choisi mes mots. Je voulais parler de la demande faite par VIA Rail. La Société peut desservir un plus grand nombre de voyageurs grâce au nouveau service qui permet de faire le trajet aller-retour de Port Hawkesbury à Halifax en une journée que si elle maintenait le train qui part de Sydney en fin d'après-midi pour arriver à Halifax tard dans la soirée. Elle a donc présenté des arguments en faveur de ce nouveau service, dans l'espoir que les gens de la région entre Port Hawkesbury et Truro seraient mieux servis en ayant la possibilité de se rendre à Halifax et d'en revenir la même journée. Mais je reconnais que les gens qui habitent entre Port Hawkesbury et Sydney perdront le service qu'ils avaient. VIA aura davantage de trains qui voyageront entre Truro et Halifax afin d'assurer le nouveau service à partir de Port Hawkesbury, mais les gens qui habitent entre Sydney et Port Hawkesbury se trouveront à perdre le service qui leur était offert. C'est là la façon la plus simple d'expliquer ce qui va se passer.

Le sénateur Muir: Vous êtes très franc et vous avez parfaitement raison. Ces gens seront vraiment mal servis.

M. Easton: Il nous faudra attendre de voir quelle sera la décision de la CCT et ce qu'il adviendra du nouveau service.

Le sénateur Muir: Ils sont maintenant plus mal servis qu'il ne l'ont jamais été. Seriez-vous d'accord avec M. Wendlandt pour dire que les gens d'affaires et les autres voyageurs qui ont à se rendre de Sydney à Halifax feraient mieux de prendre l'avion?

M. Easton: Je sais que nous avons assuré le service entre ces deux villes pendant de nombreuses années. J'étais à Moncton à l'époque où le nouveau service autorail a été instauré vers la fin des années 50. Comme il était beaucoup plus rapide que l'ancien, ce service a été très populaire pendant bien des années. L'autorail est d'ailleurs toujours en service entre ces deux localités. VIA Rail continuera d'assurer le service entre Sydney et Halifax, en prévoyant une correspondance avec le *Ocean Limited* à Truro. Je sais d'expérience qu'aucun des services sur cette ligne n'a jamais été aussi populaire que celui qui partait de Sydney le matin, en prenant aussi les voyageurs de North Sydney qui avaient fait la correspondance, et celui qui revenait le soir après avoir pris à son bord les voyageurs du

[*Text*]

key morning connection into Halifax. The distance is nearly 300 miles, and to go from Sydney to Halifax and return in one day is a long journey. One does not get into Halifax until early afternoon, and one has to leave by at least 5 o'clock or you will not arrive in Sydney until after midnight. It has always been a struggle to provide a Sydney to Halifax service that would allow for any degree of time in Halifax, and return the same day.

Senator Muir: I have used it myself many times. Generally one would not go to Halifax and do business that same day. Usually one did only part of the business that day, completed it the next day, and then returned. The point I am making is that the air service into and out of Sydney is damned poor. We cannot go along with Mr. Wendlandt's suggestion that air service would be more convenient.

Mr. Easton: I am not particularly fond of trying to tout alternative transportation methods but, given the fact that there is an application going before the CTC for this new service, I can only presume that the commission will handle that application in whatever way it feels appropriate. If it feels that public hearings or public representations are appropriate, they will arrange accordingly if sufficient representations are made. We have received directives to implement that service. We have to adjust our employees as to where they will be based and we have been given instructions to go ahead. That is not to say that the directive cannot be reversed. I merely reiterate that we are following VIA's instructions and this is what they want to do.

Senator Muir: So you will get rid of some engineers and so on?

Mr. Easton: There will be additional trains operating through to Halifax and fewer at the other end so, essentially, it will be a reorganization of employees.

Senator Muir: So it is your view that the passenger load on that run has gone down over the years?

Mr. Easton: I recall the late 1950s wwhen it really did pick up and I also recall that some years later, in the late 1960s, we made a valiant effort to attract passengers with lower fares and so on. Unfortunately it was not a financial success. We were faced with a very serious dilemma in the mid-1970s when we could only recapture 80 per cent of our losses. Perhaps that had something to do with the Railway Act but when VIA came into business and tooh all the revenues for passenger service, we were left with only the costs. The government agreed to compensate us for 100 per cent of our variable expenses. At the time VIA took over the passenger service CN pulled out a $40-to $50 million financial deficit per year, which was of some significance and importance to our management.

[*Traduction*]

Ocean Limited à Truro. Je sais d'expérience que l'autre service—il y en a toujours eu deux—n'a jamais été aussi populaire que celui qui permettait de partir en matinée pour se rendre à Halifax. Il y a près de 300 milles entre Sydney et Halifax, et c'est un long trajet pour qui veut faire l'aller-retour en une journée. On n'arrive à Halifax qu'en début d'après-midi et il faut en repartir au plus tard à 17 heures si l'on ne veut pas rentrer à Sydney après minuit. Nous avons toujours eu du mal à assurer entre Sydney et Halifax un service qui permette de passer suffisamment de temps à Halifax avant d'en repartir.

Le sénateur Muir: J'ai souvent utilisé ce service moi-même. En règle générale, on ne se rendait pas à Halifax pour y régler toutes ses affaires la même journée; on en faisait une partie le jour même, puis on terminait le lendemain, avant de repartir. Ce que je veux souligner, c'est que le service aérien à Sydney est vraiment abominable, que ce soit à l'aller ou au retour. Nous ne pouvons partager l'opinion de M. Wendlandt, selon qui l'avion serait plus avantageux que le train.

M. Easton: Je ne suis pas particulièrement enclin à recommander les autres modes de transport, mais comme la CCT a à se prononcer sur la demande relative à ce nouveau service, je puis seulement supposer qu'elle y donnera la suite qu'elle jugera appropriée. Si elle juge, d'après les audiences publiques ou d'après les mémoires qu'elle aura reçus, que le service est justifié, elle l'approuvera. Nous avons pour notre part reçu des directives en vue de mettre en œuvre le service. Il nous faut prendre des dispositions pour décider de l'endroit à partir duquel nos employés vont travailler, et on nous a donné le feu vert à cet égard. Cela ne veut pas dire que les directives ne peuvent être révoquées. Je le répète, nous ne faisons que suivre les instructions de VIA Rail.

Le sénateur Muir: Ainsi, vous allez devoir par exemple vous débarrasser de certains de vos ingénieurs?

M. Easton: Il y aura davantage de trains qui voyageront à destination d'Halifax, et il y en aura moins à l'autre bout, de sorte que les changements se résumeront à une réorganisation de nos employés.

Le sénateur Muir: Ainsi, vous croyez que le nombre de voyageurs sur ce parcours a diminué au fil des ans?

M. Easton: Je me souviens du regain que nous avons connu à la fin des années 50, et je me souviens aussi que quelques années plus tard, à la fin des années 60, nous avons fait un vaillant effort pour attirer des passagers, en offrant notamment des tarifs réduits. Malheureusement, cela n'a pas été une réussite financière. Nous nous sommes trouvés face à un problème très sérieux au milieu des années 70, du fait que nous pouvions compter récupérer seulement 80p. 100 de nos pertes. C'est peut-être la Loi sur les chemins de fer qui était à l'origine de nos problèmes, mais quand VIA Rail est arrivé sur la scène, elle s'est approprié toutes les recettes du service voyageurs, et il ne nous restait plus que les coûts. Le gouvernement a accepté de nous verser une indemnité égale à la totalité de nos frais variables. Au moment où VIA Rail a pris à sa charge le service voyageurs, le CN s'est trouvé libéré d'un déficit financier de 40 à 50 millions de dollars par année, ce qui n'était pas négligeable aux yeux de la direction de notre Société.

[*Text*]

Senator Nuir: Having worked out of Moncton, I am sure that you are aware that many times one could not even get a drink of water or a bit of food on the liners during these hours we are talking about. We complained and brought the matter before committees. That kind of service would hardly encourage people to use the railways.

Mr. Easton: One of the things VIA has done in the past two years is that it has substantially rehabilitated those cars. I see the bills going through for repairs to these cars and they have re-engined, re-wired and modernized the interiors, put in snack bars and so on, and they are not a bad piece of equipment today. If the snack counter service works properly and the train runs on time, it is not a bad service. Certainly it was successful on the DAR between Truro and Halifax.

Senator Muir: You are aware, of course, that during the university breaks there are many occasions when passengers are left on the platform and at other times they are jammed in and required to stand up or sit on their baggage. It reminds me of travelling during the war. This must go against safety regulations. Is there not a spare rail liner somewhere around Moncton that could be used? They must know that they will have a pretty heavy load at certain times and one would think they would put on an extra car.

Mr. Easton: VIA has a fleet of about 25 of these units in the Maritimes. One of the difficulties of operating this self-propelled equipment is that there is more limited capacity to handle peak loads than there is with conventional trains, to which you can add cars. In addition, VIA has a very fancy computer that is supposed to register ticket sales. This is my own personal observation but perhaps they have not been able to get that computer to work for them. We acknowledge that there are circumstances where people are required to stand on the trains. As far as we are concerned that is not a safe practice. On very rare occasions the conductor of the train can insist that he will not leave with people standing in the aisles and sitting on suitcases. It is the conductor's responsibility to be satisfied that the conditions are safe to operate with the number of standing passengers, whatever it may be. But such a stand would make it very uncomfortable for a lot of people. It may require VIA to charter a bus or something for the excess people.

VIA tries to accommodate these situations. They try to have on hand enough self-propelled equipment for peak conditions but, for example, freak weather conditions can cause 100 passengers to show up in a matter of hours.

Senator Muir: Many superintendents I have chatted with over the years have indicated that there are not enough extra cars to handle these peak periods.

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Ayant vous-même travaillé à Moncton, vous savez certainement comme il arrivait souvent qu'on ne puisse même pas avoir un verre d'eau ou prendre une bouchée dans les autorails pendant les heures dont nous parlions. Nous avons déposé des plaintes et nous en avons discuté à des réunions de comité. Ce genre de service n'est guère de nature à encourager les voyageurs à prendre le train.

M. Easton: Au cours des deux dernières années, VIA Rail a notamment apporté de nombreuses améliorations à ces autorails. J'ai l'occasion de voir les factures de réparations, et je puis vous dire qu'on a remis à neuf les moteurs, refait l'installation électrique, modernisé l'intérieur, installé des casse-croûte et ainsi de suite, de sorte que ces wagons sont tout à fait passables aujourd'hui. A condition que le casse-croûte fonctionne bien et que le train soit à l'heure, le service n'est pas mauvais. C'est une formule qui a certainement fait le succès du service du Dominion Atlantic Railway entre Truro et Halifax.

Le sénateur Muir: Vous savez bien sûr qu'il arrive souvent, lors des congés universitaires, que des voyageurs soient laissés sur le quai d'embarquement ou qu'ils soient entassés dans le train et obligés de se tenir debout ou de s'asseoir sur leurs valises. Cette situation me rappelle ce qui se passait pendant la guerre. Cela doit aller à l'encontre des règles de sécurité. N'y a-t-il pas un autorail de surplus quelque part autour de Moncton qui pourrait être utilisé? Les autorités doivent savoir qu'elles auront un surplus de voyageurs à certaines périodes de l'année, et il semble qu'elles pourraient penser à ajouter un wagon de plus.

M. Easton: VIA Rail a un parc d'environ 25 autorails dans les Maritimes. Or, leur utilisation pose un problème du fait qu'ils peuvent plus difficilement absorber un surplus de voyageurs que les trains conventionnels, auxquels on pouvait ajouter des wagons. Par ailleurs, VIA Rail a un ordinateur très sophistiqué qui est censé enregistrer les ventes de billets. J'en suis moi-même arrivé à la conclusion que cet ordinateur ne répond peut-être pas aux besoins de la société. Nous reconnaissons qu'il arrive que les voyageurs soient obligés de se tenir debout dans les trains. A notre avis, cette pratique n'est pas sécuritaire. Il arrive, mais très rarement, que le conducteur refuse de quitter la gare tant qu'il y a des gens debout entre les sièges ou assis sur leurs valises, car c'est à lui qu'il appartient de décider si le train peut rouler en toute sécurité avec tant de passagers debout, quel que soit leur nombre. Mais un tel refus pourrait causer des ennuis considérables à un grand nombre de personnes. VIA Rail pourrait ainsi être obligée de noliser un autobus ou de prendre d'autres dispositions pour les voyageurs excédentaires.

Les autorités de VIA Rail essaient de prendre des mesures en prévision de telles situations. Elles s'efforcent d'avoir suffisamment d'autorails pour absorber les surplus de voyageurs, mais les caprices du temps peuvent par exemple, amener une centaine de voyageurs à se présenter à la gare en l'espace de quelques heures.

Le sénateur Muir: Nombre de surintendants avec lesquels je me suis entretenu au fil des ans m'ont indiqué qu'il n'y avait

[*Text*]

Mr. Easton: It is easier to accommodate surges in traffic with conventional trains because you can lengthen the train. It is more difficult when you have only so many liners. VIA has one conventional train in the Atlantic Provinces which is the Ocean. All the other centres are serviced by rail liner or rail diesel car equipment. When they are all in use the only alternative is to put on a conventional train and relocate the rail liners to the remaining assignments they can protect. On some routes, such as the Sydney run, it is better to take a rail liner from another run because the track configuration is such that a coventional train cannot make the running time. Whereas between Moncton and Campbellton, a conventional train can do almost as well as a rail liner. VIA knows where the ticket sales are and it is their responsibility to mobilize the equipment.

Senator Muir: There was a big opening at one time at which they were touting the computer. All they had to do was to push a few buttons and they would know what was going on, but it has never worked. That is some years ago now. In fact, in trying to book passage, sometimes one would have to phone Moncton.

Mr. Easton: This is VIA's central reservation system for the entire Atlantic Provinces.

Senator Muir: I can understand your position. You have a job to do. But are the days when the railway was supposed to provide a service for people, regardless of costs, gone forever? Perhaps I should not ask you that.

Mr. Easton: That question is pretty hard to answer. There is a public process involved here and if the representations are made—

Senator Muir: I know. I have appeared before this public process regarding closing of lines and cut backs. So you do not really think that there is anything that you people can do in your position?

Mr. Easton: We are not taking a position in favour or against on this matter. Our job is to do what VIA wants. They are running the passenger business, not us.

Senator Muir: But if the Minister of Transport said that you boys were to carry on and that he will look after the financing?

Mr. Easton: We will do it, you can be sure.

The Chairman: If there are no questions, I would like to thank the witnesses for their co-operation and for appearing here tonight. I would now like to have a motion for adjournment to the pleasure of the Chair. Our next meeting is scheduled to be March 20 at 8 o'clock.

[*Traduction*]

pas suffisamment de véhicules supplémentaires pour absorber les surplus de voyageurs.

M. Easton: Les trains conventionnels permettent de répondre plus facilement à un accroissement soudain du nombre de voyageurs, parce qu'il est possible d'y ajouter des wagons. La chose est cependant plus difficile quand on n'a qu'un certain nombre d'autorails. La société VIA a un seul train conventionnel dans les provinces de l'Atlantique, soit l'Ocean. Tous les autres centres sont desservis par des autorails. Quand ceux-ci sont tous en service, tout ce qu'on peut faire, c'est d'en remplacer quelques-uns par un train conventionnel pour les affecter ensuite à d'autres parcours. Sur certains parcours, comme celui de Sydney, il est préférable de réquisitionner un autorail d'un autre parcours, puisque l'aménagement de la voie ferrée est telle qu'un train conventionnel ne peut faire le trajet dans le temps prévu. Par contre, sur la ligne Moncton-Campbellton, un train conventionnel peut se déplacer presque aussi rapidement qu'un autorail. Les autorités de VIA savent combien de billets ont été vendus, et c'est à elles de s'assurer qu'elles disposent du matériel voulu.

Le sénateur Muir: On a eu l'occasion, à un moment donné, lors d'une importante cérémonie d'ouverture, d'entendre VIA vanter les mérites de son ordinateur. Il suffirait, disait-elle, d'appuyer sur quelques boutons pour avoir tous les renseignements voulus, mais cela ne s'est jamais produit. Il y a maintenant plusieurs années de cela. En fait, si l'on voulait réserver une place dans le train, il fallait parfois téléphoner à Moncton.

M. Easton: C'est là que se trouve le service central des réservations de VIA Rail pour toutes les provinces de l'Atlantique.

Le sénateur Muir: Je puis comprendre votre situation. Vous avez votre travail à faire. Mais est-il résolu le temps où le chemin de fer devait servir la population, sans égard au coût? Peut-être que je ne devrais pas vous poser cette question.

M. Easton: C'est une question à laquelle il est assez difficile de répondre. Nous avons affaire à un processus public, et si les arguments sont présentés . . .

Le sénateur Muir: Je le sais. J'ai déjà témoigné lors de ces audiences publiques au sujet de l'abandon de certaines lignes et des réductions de service. Alors, vous ne croyez pas que les représentants de votre société puissent faire quoi que ce soit à ce sujet?

M. Easton: Il ne nous appartient pas de prendre position ni dans un sens ni dans l'autre. Notre tâche consiste à faire ce que VIA nous demande. C'est elle qui a la responsabilité du service voyageurs, et non pas nous.

Le sénateur Muir: Mais si le ministre des Transports vous demandait de prendre en charge ce service en précisant qu'il assumerait la responsabilité du financement?

M. Easton: Nous accepterions, vous pouvez en être sûr.

Le président: S'il n'y a pas d'autre question, j'aimerais remercier les témoins d'avoir bien voulu comparaître devant nous ce soir. Je voudrais maintenant que quelqu'un propose l'ajournement jusqu'à nouvelle convocation de la présidence. Notre prochaine réunion est prévue pour le 20 mars à 20 heures.

[*Text*]

Senator Riley: Will we have any witnesses?

The Chairman: We will have Mr. Heads, Executive Director of the Canadian Transport Commission. That is the only witness that we have scheduled for that evening.

Thank you very much.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Allons-nous entendre des témoins?

Le président: Nous entendrons un seul témoin, soit le directeur général de la Commission canadienne des transports, M. Heads.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

WITNESSES—TÉMOINS

From CP Rail:

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor;

Mr. S. McFadzean, Director, Grain and Passenger Service.

From CN Rail:

Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger.

De CP Rail:

M. H. C. Wendlandt, avocat principal;

M. S. McFadzean, directeur, Service de transport passagers et céréalier.

De CN Rail:

M. J. H. Easton, directeur général, CN Rail Voyageurs.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session,
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, March 20, 1984

Issue No. 4

Fourth Proceeding on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

WITNESS:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 20 mars 1984

Fascicule nº 4

Quatrième fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Balfour	Macdonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery—(14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Balfour	Macdonald
Bielish	McElman
Cottreau	Muir
*Flynn	*Olson
Graham	Perrault
Langlois	Riley
Lucier	Stollery—(14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 MARS 1984
(8)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 20 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bielish, Graham, Langlois et Perrault. (4)

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

De l'Association de l'industrie touristique du Canada:

M. Garth C. Campbell, président, directeur général.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente le témoin qui lit une déclaration et répond aux questions.

Le président remercie le témoin.

A 21 h 49, le Comité se réunit à huis clos.

A 22 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 20 MARS 1984
(9)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 21 h 49, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs Bielish, Langlois et Riley. (3)

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

L'honorable sénateur Riley propose,—Que cette réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité discute de l'horaire et de la visite qu'il fera aux installations Amtrak à Chicago, à Beech Grove, à Washington et à New York.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 20, 1984
(8)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8:10 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bielish, Graham, Langlois and Perrault. (4)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

From the Tourism Industry Association of Canada:

Mr. Garth C. Campbell, President and Chief Executive.

In compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, the Committee resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Inc.

The Chairman introduced the witness who read a statement and answered questions.

The Chairman thanked the witness.

At 9:49 p.m., the Committee met *in camera.*

At 10:02 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MARCH 20, 1984
(9)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 9:49 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bielish, Langlois and Riley. (3)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr John Christopher.

In compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, the Committee resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Inc.

The Honourable Senator Riley moved,—That this meeting be held *in camera* without interpretation or transcription.

The motion being put to the vote, it was agreed to.

The Committee discussed the schedule and the visit it would be making to Amtrak's installations in Chicago, Beech Grove, Washington and New York.

A 22 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

At 10:02 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 20, 1984

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8.00 p.m., to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have with us this evening Mr. Garth C. Campbell, President and Chief Executive Officer of the Tourism Industry Association of Canada. Mr. Campbell has an opening statement of which you have a copy. He will read his brief statement and then he will welcome any questions that you may have.

Mr. Garth C. Campbell, President and Chief Executive Officer, Tourism Industry Association of Canada: Thank you, Mr. Chairman. I understand that you wish me to amplify remarks which I made in the course of the recent CBC documentary on trains in Canada. My problem is that the taping of those remarks took place last summer and they were edited down to a small fraction of the time actually recorded. Therefore, with your indulgence, I will attempt to summarize the general tenor of my remarks to the CBC. Some of my comments were subsequently quoted out of context on the actual program.

You are aware, possibly, that I had been invited by the CBC to participate in this program because of my previous and long association with the rail passenger business in Canada. This interest goes back to my college days in the late 1940s at the University of Manitoba, where my graduation thesis was devoted to the business of passenger trains. My first professional involvement in the business was in 1956, at which time I joined CN as a transport economist. From 1961 on, I was directly involved with the management of railway passenger service, first with CN and, latterly, with VIA. During this time I took professional leave for five years to work in Ottawa. I returned to CN in 1974 as vice-president, passenger marketing. I believe that this date and the reasons for my leaving and returning are of particular significance.

I should now like to refer to railway passenger services on the North American continent. Unlike the situation in most other parts of the world, railway passenger services in North America were, until recently, operated as adjuncts of private businesses, that is, the infrastructure, rights of way, traffic control, terminals and other essential facilities for rail passenger services were built, maintained and financed by the railway companies. All other modes of transport devoted to passenger service has facilities, rights of way, traffic control, maintenance of infrastructure and so on, provided, operated and financed by government. The railways had received land grants and other forms of assistance, while their competitors received ongoing operating assistance. Therefore, the latter did not have to find and service either the capital or the operating funds to provide the systems they used. They paid user fees, either as fuel taxes, licences rentals or as landing fees, but in this regard there are, at least, four significant points worth

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 20 mars 1984

[*Translation*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 20 h pour étudier le service national de transport de voyageurs offert aux Canadiens par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons notre quorum; nous accueillons ce soir M. Garth C. Campbell, président et directeur général de l'Assocation de l'industrie touristique du Canada. M. Campbell va nous présenter une déclaration préliminaire dont vous avez reçu copie. Il va donner lecture de sa brève déclaration, puis il répondra à vos questions.

M. Garth C. Campbell, président et directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada: Merci, monsieur le président. Vous souhaitez, je crois, que je revienne sur les sur les propos que j'ai tenus dans la récente émission de la chaîne anglaise de Radio-Canada sur les chemins de fer au Canada. Il se trouve que ces propos ont été enregistrés l'été dernier, et qu'un bonne partie de l'entrevue a été éliminée au montage. C'est pourquoi je voudrais, avec votre permission, tenter de résumer la teneur générale de cette entrevue. Dans l'émission, certains de mes propos ont été présentés hors contexte.

Vous savez sans doute que j'ai été invité par Radio-Canada à participer à cette émission à cause de ma longue expérience du service ferroviaire de voyageurs au Canada. J'ai commencé à m'intéresser à ce domaine pendant mes études, à la fin des années 40, à l'Université du Manitoba, où j'ai consacré ma thèse à l'exploitation du service de voyageurs. J'ai fait mes débuts professionnels dans ce domaine en 1956, lorsque j'ai été engagé au CN comme économiste des transports. A partir de 1961, j'ai participé directement à la gestion du service ferroviaire de voyageurs, tout d'abord au CN et par la suite, à VIA. Entre temps, j'ai pris un congé professionnel de 5 ans pour venir travailler à Ottawa. Je suis revenu au CN en 1974 en tant que vice-président de la commercialisation du service de voyageurs. Les dates et les motifs de mon départ et de mon retour me semblent significatifs.

Je voudrais tout d'abord présenter globalement le service ferroviaire de voyageurs sur le continent nord-américain. Contrairement à ce qui se passe dans la plupart des autres pays, le service ferroviaire de voyageurs en Amérique du nord a été, jusqu'à une date récente, exploité en tant que service connexe de diverses entreprises privées, c'est-à-dire que l'infrastructure, les emprises, le contrôle du trafic, les gares et autres installations essentielles du service de voyageurs ont été financés, mis en place et entretenu par les compagnies de chemins de fer, alors que dans le cas de tous les autres moyens de transport de voyageurs, le financement et l'exploitation des installations, des emprises, du contrôle du trafic, de l'entretien des infrastructure, etc, ont été pris en charge par le gouvernement. Les compagnies de chemins de fer ont reçu des concessions territoriales et de l'aide sous d'autres formes, alors que leurs concurrents ont reçu une aide constante pour leurs coûts d'exploitation. Ces derniers, par conséquent, n'ont pas eu à se procurer

[*Text*]

making: First, the user fees have very seldom matched the level of cost borne by government in the construction and management of the infrastructure; secondly, the users paid only as and when they used the facilities; thirdly, that whether or not user fees eventually came to match expenditures levels by government, the users were allowed to build up their business first, not having to carry these enormous costs from day one; and lastly, since governments do not capitalize projects or charge themselves interest, the true cost of transport facilities built and managed as public undertakings has often been seriously understated in comparison with private financing costs.

I mentioned these things only to point out the difficulty of trying to establish rules which make it possible to compare objectively the economic cost of various modes of transport. All modes of passenger transport are subsidized. For some, the subsidy is in the form of provision of infrastructure and terminals at le vels of user charges which do not cover the costs or where the risk of shortfall in that cost is borne by the public purse. For others, the subsidy is more direct—a recovery of operating losses. I never expect to see the day when there will be any real agreement amongst proponents of various modes of transport as to the system which allows direct economic comparison one with the other, or which makes due allowance for the results achieved by several decades of evolution under radically different ground rules.

In my opinion there was only one way to come even close to a fair comparison amongst modes of transport. First of all, one must try to place rail on the same basis as the other modes, that is, to separate the cost of operating trains, maintaining equipment and selling tickets from the "below rail" cost of infrastructure—traffic control, terminals and so on. The latter would have to be assessed on a user-fee basis similar to airport landing charges, terminals rentals and so on. Secondly, some allowance must be made for the fact that the rail system is technically obsolete and, therefore, very costly to operate and lacking in basic customer appeal. I have no real expectation that such allowances can ever be made objectively or without violent argument. It does illustrate, however, some of the problems facing the management of an organization such as VIA—living with the results of past neglect, trying to develop necessary momentum for constructive change, all in the face of serious financial problems and with competitors anxious to protect their own positions. VIA management must also cope with a bureaucracy which often fails to understand the inevitability of cause and effect and with Ministers of Transport who come and go in varying sizes, backgrounds and attitudes. With different rules of the game, one inevitably gets different results. Until the rules are made equal, there is no way to measure results or the potential of various modes.

[*Traduction*]

ni à financer de capitaux ni de fonds d'exploitation pour obtenir les systèmes qu'ils utilisent. Ils ont dû acquitter des droits d'utilisation, soit sous forme de taxes sur les carburants, de permis, de locations ou de droits d'atterrissage, mais il convient à ce propos de formuler 4 remarques: tout d'abord, les droits d'utilisation ont très rarement atteint le niveau des coûts pris en charge par le gouvernement pour la construction et la gestion des infrastructures; deuxièmement, les montants versés à ce titre étaient proportionnels à l'utilisation des installations; troisièmement, indépendemment du rappport net entre les droits d'utilisation et les montants pris en charge par le gouvernement, les utilisateurs ont pu constituer immédiatement leurs entreprises sans avoir à en assumer dès le départ le coût énorme; et enfin, comme les gouvernements ne capitalisent pas leurs projets et ne s'imposent pas d'intérêts, le coût véritable des services de transport constitués et gérés en tant qu'entreprises publiques a été souvent sérieusement minimisé par rapport aux coûts de financement dans le secteur privé.

Je mentionne ces éléments pour montrer à quel point il est difficile de définir des règles de comparaison objective entre le coût véritable des différents moyens de transports. Tous les moyens de transport de voyageurs sont subventionnés. Dans certains cas, la subvention se présente sous la forme d'infrastructures, par exemple, des gares, qui sont mises à la disposition des utilisateurs à un prix inférieur à leur coût, ou bien sous forme de prise en charge du déficit éventuel. Dans d'autres cas, la subvention est plus directe et consiste en un remboursement des pertes d'exploitation. Je ne m'attends pas à ce que les partisans des différents moyens de transport se mettent un jour d'accord sur un système qui permette de faire des comparaisons directes, ou qui tienne véritablement compte des résultats atteints au bout de plusieurs dizaines d'années d'évolution à partir des règles fondamentales tout à fait différentes.

A mon avis, il n'y a qu'une seule façon d'aborder la comparaison entre les différents moyens de transport. Tout d'abord, on doit s'efforcer de placer les chemins de fer sur un pied d'égalité avec les autres, c'est-à-dire dissocier d'une part les coûts d'exploitation des trains, de l'entretien du matériel et de la vente des billets, et d'autre part, les coûts d'infrastructure imputables au contrôle du trafic, aux gares, etc. Ces derniers coûts doivent être évalués sur la base des droits analogues aux droits d'atterissage sur un aéroport, à la location d'une gare, etc. Deuxièmement, on doit tenir compte du fait que le réseau ferroviaire est techniquement désuet, qu'il coûte donc plus cher à exploiter et qu'il est peu attrayant pour la clientèle. Je ne m'attends pas vraiment que l'on parvienne un jour à faire entrer tous ces éléments en ligne de compte sans provoquer de contestation. Néanmoins, ils illustrent certains problèmes que posent la gestion d'un organisme comme VIA, comme l'obligation de s'accommoder des conséquences des erreurs passées, et la difficulté de donner à l'entreprise l'élan nécessaire à un changement positif d'orientation, dans le contexte d'une situation financière grave et face à des concurrents qui veillent avant tout à conserver leur part du marché. La direction de VIA doit également composer avec une structure administrative interne qui ne comprend pas toujours le caractère inévitable de l'évolution, et avec des ministres des transports aux origines et aux attitudes diverses. En appliquant des règles du jeu

[*Text*]

Having said that, the fact remains that in the real world few people are really interested in objective assessment. Most are anxious either to protect the position they now have, to achieve political points with whatever instrument comes to hand or to move events in a direction which they perceive as being favourable to themselves or to their interests. Of course, the arguments and the rhetoric always sound objective and high-toned. What I have been describing is the real world in which the management of VIA must function. To better understand their position—whether or not they do a good job—let me review quickly the salient facts of rail passenger transport since the last major equipment purchase was made by CN and CP in 1954. I lived through the excitement, disappointment, dismay and frustration of the 30 years which have passed since the heady days of the mid-1950s.

The decision to re-equip passenger trains in Canada was inevitable after the experience of wartime and the ambitious plans being implemented south of the border. New equipment—stainless steel Budd-built for CP and Pullman Standard corten steel for CN—had several features in common. Air-conditioning was electro-mechanical instead of by ice, weight was reduced substantially and the overall appearance was greatly improved. However, heating was still by steam from engine boilers and the basic design, layout and technology employed throughout the equipment dated from the 1930s. As an interim stage in the march towards a true state-of-the-art modernization, it was acceptable for the time, just as the DC-7 and the Super Constellation of 1957 were stepping stones to the future of aviation. Unfortunately the technology of 1935, repackaged in 1954, is still with us in 1984.

The explosive growth of both air and hihgway travel in the 1950s effectively broke whatever travel monopoly the railways might have enjoyed. For a time, rail traffic did increase as new equipment went into service. By 1960, however, the trends were unfiromly downward, and all incentive to take the next step in the new equipment process was lost. By contrast, 1960 ushered in the era of airline jet travel and the prognosis for rail way suddenly much worse again. In 1962, CN launched its now famous "Red, White and Blue" fare plan as a rearguard action which was, nevertheless, an innovative marketing plan. This was remarkably successful in exploiting the latent potential of rail service and in showing the resilience of the market. From 1962 to 1967—Expo year—CN passenger traffic actually tripled. However, the financial results were disappointing. To expect otherwise was, in retrospect, naive. The real lesson of that era was that only new equipment could reduce costs and exploit the marketing lessons which had been learned. CN did purchase a limited number of turbo trains, as well as some light-weight cars for use in southwestern Ontario. The turbo experiment was marred by the naive belief that radically new technology could be introduced easily or without careful preparation. The experience soured CN management, while

[*Traduction*]

non uniformes, on obtient fatalement des résultats différents. Tant que les règles ne seront pas les mêmes pour tout le monde, il sera toujours impossible de mesurer les résultats ou le potentiel des différents moyens de transports.

Cela dit, il reste que peu de gens ont véritablement intérêt à ce qu'on procède à une évaluation objective. La plupart des protagonistes pensent avant tout à conserver leur place, à marquer des points par tous les moyens sur le plan politique ou à faire évoluer la situation dans le sens qui leur semble le plus propice à leurs intérêts. Naturellement, les discours dans ce domaine semblent toujours objectifs et dynamiques. Quant à moi, j'ai voulu m'en tenir à la réalité dont la direction de VIA doit s'accomoder. Pour mieux faire comprendre sa situation—quels que soient les résultats qu'elle obtient—je voudrais revenir brièvement sur les faits saillants du transport ferroviaire de voyageurs depuis le dernier achat important de matériel entrepris par le CN et le CP en 1954. Les 30 années qui viennent de s'écouler ont été pour moi une succession de moments d'exaltation, de déception, de dépit et de frustration.

Après la période de la guerre et dans le contexte des ambitieux programmes entrepris aux États-Unis, la décision de rééquiper le service feroviaire de voyageurs au Canada était inévitable. Le nouveau matériel, composé de wagons Budd en acier inoxydable pour le CP et de wagons Pullman pour le CN, présentait plusieurs caractéristiques communes. La climatisation était assurée par un dispositif électromécanique, et non plus par de la glace; on avait réduit sensiblement le poids des wagons, tout en améliorant leur aspect général. Néanmoins, ces wagons étaient toujours chauffés à la vapeur grâce à des chaudières, et la conception, l'agencement et la technologie de base du matériel dataient des années 30. Cette démarche était acceptable à titre de mesure provisoire en direction d'une véritable modernisation, tout comme le DC7 et le Super Constellation de 1957 font figure de jalons dans l'aviation. Malheureusement la technologie de 1935, rénovée en 1954, est toujours utilisée en 1984.

La croissance prodigieuse des transports aériens et routiers des années 50 a anéanti le monopole dont les chemins de fer avaient pu bénéficier auparavant. Pendant un certain temps, le trafic ferroviaire a augmenté grâce à la mise en service de matériel nouveau. Pourtant, dès 1960, la tendance uniforme à la baisse a anéanti toute volonté de poursuivre le processus de renouvellement du matériel. Par contre, la période de 1960 a marqué le début de l'ère des transports aériens par réacteur, ce qui a encore assombri les perspectives des chemins de fer. En 1962, le CN a lancé son célèbre tarif «Bleu, blanc et rouge» que l'on considère maintenant comme une mesure de commercialisation innovatrice, quoique d'arrière-garde. Ce programme a remarquablement bien exploité le potentiel du service ferroviaire et a stimulé un regain de vigueur sur le marché. Entre 1962 et 1967, l'année de l'Expo, le trafic des voyageurs a triplé au CN. Néanmoins, les résultats financiers de l'opération ont été décevants. Rétrospectivement, il aurait été déraisonnable de s'attendre à autre chose. La véritable leçon qu'on puisse tirer de cette période, c'est que seul le renouvellement de l'équipement aurait permis de réduire les coûts et d'exploiter les fruits de l'expérience en commercialisation. Le CN a acheté quelques turbotrains et quelques voitures légères pour le

[*Text*]

the Government of Canada made it abundantly clear that the days of passenger train service in Canada were numbered. That, incidentally, was also the time of the National Transportation Act of 1967 with which I think you are familiar.

No further new equipment orders were placed, and the CTC instituted a system for paying subsidies to the railways for maintenance of train service deemed essential in the national interest. To obtain such subsidies the railways were required to apply for abandonment of virtually all of their passenger trains. This created a sensation and convinced many people that the railways really wanted to get rid of a bothersome service obligation. Few concerned themselves with the reasons, the background or the methods adopted by the CTC to place the railways in the impossible position as petitioners for abandonment.

The net result was that almost half of scheduled rail services were removed by the early seventies. Opinion was equally divided amongst those who said that rail service was an anachronism and doomed anyway, and those who believed that it was the railways themselves who had let down the side by failing to maintain standards or to revew the outdated equipment. You will understand then why I left the business in 1969. There was no prospect of obtaining money for new equipment at that time. I was not prepared to be a party to the destruction of something I had helped to build. Thus my emotional ties with the rail passenger business were effectively broken, for the time being at least.

In 1974, following the second Arab oil crisis and the general election of that year, a new feeling of optimism emerged. Election promises were made to "revitalize" Canadian rail passenger services; to allow rail services to take their place as part of an improved infrastructure of public transport. This was in anticipation that our reliance on private automobiles made Canada too vulnerable to the whims of foreign oil suppliers. In the wave of this promise of renewal, I was invited back to CN to take over where I had left off five years earlier.

The renewal process for rail service was, effectively, placed in the hands of Transport Canada which had its own ideas about what renewal or revitalization really meant. In the simplest terms, it seemed to mean elimination of rail services everywhere in Canada except the "Corridor"—Quebec City to Windsor. Moreover, there was a belief, bordering on dogma, that because the railways had done such a poor job of operating the service heretofore, they really could not be trusted to do the job now. The railways were told that their service losses would be fully absorbed by the government—not 80 per cent—but the prospect of this really happening seemed to fade from day to day. Negotiation and discussions dragged on from late 1974 into 1975 and 1976. Government policy papers issued at the time made it abundantly clear that there was no very optimistic view of the future despite the glowing rhetoric of the

[*Traduction*]

sud-ouest de l'Ontario. On a cru naïvement qu'il était possible de recourir facilement ou sans une minutieuse préparation à une technologie radicalement nouvelle, ce qui a quelque peu gâché l'expérience du turbotrain pour la direction du CN; à la même époque, le gouvernement du Canada a laissé clairement entendre que les jours du service ferroviaire de voyageurs au Canada étaient comptés. Incidemment, c'était aussi l'époque de la Loi nationale sur les transports, 1967 qui, je pense, vous est familière.

Il n'y a plus eu de commande de matériel neuf et la CCT a établi un système de subventions aux chemins de fer pour le maintien du service jugé essentiel aux intérêt nationaux. Pour obtenir ces subventions, les chemins de fer devaient présenter une demande en vue de l'abandon d'à peu près tous leurs services de trains de voyageurs. Cette mesure a fait sensation et convaincu bon nombre de personnes que les chemins de fer voulaient se libérer d'une obligation encombrante. Peu de gens se sont intéressés aux raisons, au contexte ou aux méthodes adoptées par la CCT pour placer les chemins de fer dans une situation intenable.

Il s'ensuivit que près de la moitié des services de trains de voyageurs réguliers avaient été retirés dès le début des années 70. Certains croyaient que ces services constituaient un anachronisme et qu'ils étaient condamnés de toute façon tandis que d'autres, aussi nombreux, estimaient que c'était les compagnies elle-mêmes qui s'étaient laissé aller en assurant des services qui n'étaient pas à la hauteur et en omettant de renouveler le matériel désuet. Vous comprenez pourquoi j'ai quitté ce secteur en 1969. A l'époque, il n'y avait pas d'espoir d'obtenir des fonds pour renouveler le matériel. Je n'acceptais pas d'être complice de la destruction de quelque chose que j'avais aidé à édifier. Mon attachement à l'industrie des trains de passagers était donc rompu, pour un certain temps du moins.

En 1974, après la deuxième crise du pétrole Arabe et les élections générales la même année, un nouveau sentiment d'optimisme s'est manifesté. Pendant les élections, on a promis de «revitaliser» le service de trains de voyageurs canadien; de leur réserver une place dans l'infrastructure améliorée des transports publics. Cette mesure visait à atténuer notre dépendence envers l'automobile dans l'éventualité d'une nouvelle crise du pétrole. C'est dans le contexte de ces promesses de renouvellement que j'ai été invité à revenir au CN pour poursuivre le travail que j'y faisais cinq ans plus tôt.

La rénovation des services de trains de passagers a en fait, été confié au ministère des Transports du Canada qui avait sa propre idée sur la rénovation ou la revitalisation des services. En termes très simples, cela signifiait l'élimination des services de trains de passage partout au Canada, sauf le corridor Québec-Windsor. Il y avait également le sentiment, qui tenait du dogme, selon lequelle comme les chemins de fer s'étaient tellement mal tirés d'affaire jusque-là on ne pouvait plus leur faire confiance. Les chemins de fer apprirent que la totalité et non 80p. 100 de leurs pertes de services seraient absorbées par le gouvernement, mais cette perspective s'est estompée de jour en jour. Les négociations et les discussions se sont étirées, de la fin de 1974 à 1975 et jusqu'en 1976. Les énoncés de principe du gouvernement publiés à cette époque indiquaient clairement qu'on ne voyait pas l'avenir avec optimisme en dépit de

[*Text*]

1974 election campaign. In reality, the view seemed firm that only the "Corridor" would survive the restructuring. Now the problem was one of how to bring this about and how to manage and administer the new system. Several options were explored with regard to the latter.

1. A joint management company for passenger services with 50:50 management by CN and CP.

2. Separate service contracts between each railway and Transport Canada with overall management and integration of the service by the department.

3. A separate crown corporation.

The first option was rejected by CN which had heretofore provided 85 per cent of rail passenger service and whose public record at least was much better than that of CP. Moreover, a 50:50 management deal was not considered practicable.

The second option was rejected by the then Minister of Transport, the Honourable Otto Lang, who refused to involve Transport Canada in any direct management activities. The last option became the only acceptable one and VIA was formed in January 1977. For almost three years discussions with regard to service revitalization had dragged on. The only improvements had been introduced in 1976 by CN which attempted to demonstrate to the public and to the government that it was ready, willing and able to manage a revitalized rail passenger service. No new equipment was purchased, however, and there were no plans extant to buy any. This was one of the key problems faced by VIA in its infancy. As the architect of many of CN's previous rail marketing programs, I was invited to join VIA as Vice-President, Marketing. This I did on June 1, 1977. Other executives and staff were drawn from one or other railway with a few outside entrants in specialized positions.

Amongst the problems faced by the new company and not excluding the previously mentioned equipment problems were the following:

1. An almost total lack of clear mandate from the government, coupled with great expectations in some quarters and a marked cynicism in others.

2. A fleet of technically obsolete and run-down locomotives and cars, many of which had to be modified to make them compatible for operation, that is, interchangeable between CN and CP.

3. Strained and undefined relations with the two operating railways including open-ended operating and maintenance contracts based upon the infamous costing order R-6313 of which you have doubtless heard much. This order placed no premium on productivity or on control of costs. Rather, it seemed to encourage the opposite since the formula itself included generous overhead payments as percentages of direct costs incurred. It was also a pass-through system which meant that VIA was liable for any expenses incurred on its behalf.

[*Traduction*]

l'enthousiasme verbal de la campagne électorale de 1974. En fait, il apparaissait fermement que seul le «corridor» survivrait à la restructuration. Le problème était maintenant de savoir comment y parvenir et comment gérer le nouveau système. Plusieurs options ont été étudiées relativement au second cas:

1. Création d'une société de services de trains de passagers gérée à parts égales par le CN et le CP.

2. Contrats de service distincts pour chaque société ferroviaire, le ministère des Transports du Canada assurant la gestion et l'intégration du service.

3. Création d'une société de la couronne distincte.

La première solution a été rejetée par le CN qui avait jusque-là assuré 85p. 100 du service de trains de passagers et dont la réputation était au moins de loin meilleure que celle du CP. En outre, le CN ne considérait pas la gestion à parts égales comme une solution pratique.

La deuxième solution a été rejetée par le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Otto Lang, qui refusait la participation de son ministère à toute forme de gestion directe. Comme il ne restait plus que la dernière solution, la société VIA fut constituée en janvier 1977. Les discussions sur la revitalisation du service avaient traîné en longueur pendant près de trois ans. Les seules améliorations ont été apportées en 1976 par le CN qui a voulu démontrer au public et au gouvernement qu'il était prêt, disposé et capable de gérer un service de passagers rénové. Toutefois, aucun nouveau matériel n'a été acheté et il n'existait aucun plan en ce sens. C'est l'un des principaux problèmes auxquels VIA a été confronté à ses débuts. Architecte de bon nombre de programmes de mise en marché du CN, j'ai été invité à me joindre à VIA à titre de vice-président, Commercialisation; ce que j'ai fait le 1er juin 1977. Des cadres et employés furent recrutés dans d'autres sociétés ferroviaires et quelques postes spécialisés ont été confiés à des personnes de l'extérieur.

La nouvelle société, en plus d'avoir les problèmes de matériel déjà mentionnés, a eu à faire face aux difficultés suivantes:

1. Absence à peu près complète de mandat clair du gouvernement, jointe à de grandes attentes dans certains domaines et à un cynisme marqué dans d'autres.

2. Un parc de locomotive et de wagons désuets, dont bon nombre ont dû être modifiés pour pouvoir être utilisés c'est-à-dire pour être interchangeables entre le CN et le CP.

3. Relations tendues et non définies avec les deux sociétés ferroviaires; existence de contrats ouverts d'exploitation et d'entretien basés sur la malheureuse ordonnance sur les frais R-6313 dont vous avez certainement beaucoup entendu parler. Cette ordonnance ne prévoyait aucune prime à la productivité ou aucun contrôle des coûts. Elle semblait plutôt encourager l'opposé puisque la formule elle-même prévoyait de généreux paiements au titre des frais généraux au pro rata des frais directs à supporter. Il s'agissait également d'un système des vases communiquants puisque VIA était responsable de toutes dépenses engagées en son nom.

[*Text*]

4. A gestation period for VIA, which coincided with the most rapid and virulent inflation ever faced in Canada.

5. Labour contracts married to out-of-date technology, which made it doubly difficult to reduce costs or to negotiate changes.

6. Many employees who remained employees of CN or CP, but who came into regular contact with the public and in some cases perpetuated the public image of railway people as gruff and uncaring.

7. Out-of-date facilities such as stations, and so on, as well as inadequate ticketing and reservations systems.

From the foregoing it will be seen that VIA's new and untried management had its work cut out for it. However impressive the foregoing list of problems is, by far the most critical in my opinion was the first one. The mandate which VIA inherited when it was created was never written, never debated in Parliament and never really defined. It did not spell out VIA's obligations or its authorities. It did not define the operating railways' obligations in return for being relieved of the financial burden of the passenger business. Lastly, it gave the public no clues as to what it ought to expect in terms of service.

This mandate would normally have been spelled out in legislation and the abiding question in many minds is why this was never done, as, for example, when Amtrak was formed. At the time, everyone was so glad to see anything happen that they settled for what they could get—a Schedule D crown corporation fashioned out of Adam's rib. It may have been, however, that the basically pessimistic view of the government concerning the future of rail service gave rise to great reluctance to introduce legislation and to say just what VIA was all about. I now believe that the reason may be simplicity itself, as obvious as the proverbial nose on one's face. To define VIA's role in legal terms, when the official attitude was so ambivalent, could have exposed the government or VIA, or both, to very considerable criticism. A forthright indication of the future could have raised an unholy row after the endless pious promises of 1974, 1975 and 1976 to improve and to revitalize the service.

On the other hand, to define a glowing mandate of expansion, improvement and renewal would have represented a tacit commitment to very large expenditures of capital, and to the resolution of all the problems listed above.

If VIA were eventually to shrink back to the Corridor, many problems set out on this list would either solve themselves or be greatly reduced in importance. No one in VIA, I might add, was cynical enough to think in these terms. To do so would have been considered treacherous and an admission of failure. Yet, how else can we explain the almost total failure to date to resolve any of the major difficulties which attended this Caesarean birth? How can we explain that even as late as 1984 VIA still does not have the sanctity of legislative approval? How else can we explain the events of 1981 except that after four years of life a crisis point had been reached.

[*Traduction*]

4. La période de gestation de VIA, qui a coïncidé avec l'inflation la plus rapide et la plus violente jamais survenue au Canada.

5. Des contrats de travail liés à une technologie désuette, rendant difficile la réduction des coûts et la négociation de changements.

6. De nombreuses personnes qui, restant au service du CN ou du CP, sont demeurés en contact régulier avec le public, ont contribué dans certains cas à perpétuer l'image d'un personnel bourru et insouciant.

7. Installations désuettes, notamment les stations, etc., et système de vente de billets et de réservations innappropriés.

Les informations qui précèdent montrent que la direction nouvelle et inexpérimentée de VIA savait ce qu'elle avait à faire. Quelque impressionnante que soit la liste des problèmes qui précède, le plus grave fut sans doute le premier problème. Le mandat que VIA a reçu à sa création n'a jamais été écrit, débattu au Parlement ni vraiment défini. Le mandat ne précisait ni les obligations ni les pouvoirs de VIA. Il ne définit pas les responsabilités que devaient assumer les compagnies ferroviaires au chapitre de l'exploitation, en retour de la suppression du fardeau financier lié au service des trains de voyageurs. En dernier lieu, le mandat n'indiquait pas les services que le public était en droit d'attendre.

Ce mandat aurait normalement dû être formulé dans une loi. Dans ces conditions, beaucoup de gens ne peuvent s'empêcher de se demander pourquoi on ne l'a pas fait, comme ce fût par exemple le cas pour Amtrak. A l'époque, tout le monde était tellement heureux de voir faire quelque chose qu'on s'est contenté de ce qu'on pouvait obtenir, c'est-à-dire d'une société de la Couronne inscrite à l'Annexe D, façonnée à partir d'une côte d'Adam. Il se peut cependant que le pessimisme du gouvernement au sujet de l'avenir du service ferroviaire l'ait incité à ne pas présenter de projet de loi précisant ce que devait être VIA. Je crois maintenant que le gouvernement a pu choisir cette solution pour se simplifier la vie. Si on avait défini le rôle de VIA en termes juridiques, alors que l'attitude officielle était tellement ambiguë, le gouvernement et VIA auraient pu s'attirer de nombreuses critiques. Le fait d'expliquer clairement ce que nous réservait l'avenir aurait pu engendrer un charivari, après les pieuses promesses d'amélioration et de revitalisation du service faites en 1974, 1975 et 1976.

D'autre part, s'il avait défini un rutilant mandat d'expansion, d'amélioration et de rénovation, le gouvernement se serait engagé à faire des immobilisations importantes et à résoudre tous les problèmes mentionnés précédemment.

Si VIA devait en venir à ne plus desservir que le corridor, bon nombre des problèmes que nous venons d'énumérer se résoudraient d'eux-mêmes ou seraient grandement atténués. Personne chez VIA n'était toutefois assez cynique pour penser de la sorte. Si on avait agi ainsi, cela aurait été considéré comme un acte de mauvaise foi et un aveu d'échec. Pourtant, comment peut-on expliquer autrement qu'on n'ait encore résolu pratiquement aucun des graves problèmes liés à cet accouchement difficile. Comment peut-on s'expliquer que VIA n'ait pas encore de cadre législatif en 1984? Comment expliquer les événements de 1981, si non en admettant qu'après

[*Text*]

With no new equipment, an undefined mandate and with costs ballooning out of control, something in VIA had to give. A start at long-delayed restructuring had to be made or else the sins of omission would have become too obvious to ignore—at least that it how I see it.

This also lends some credence to the cynical view that the 1981 20 per cent service reduction was only a start, a compromise with what was really intended. Certainly the 20 per cent reduction left VIA's basic problems unresolved. All it did was distract attention from them for another year or two. If capital funds were still not forthcoming for new equipment for non-corridor services, further major reductions would be necessary, and that possibility remains, in my opinion.

It is interesting, therefore, to review the list of problems faced originally and still faced by VIA management in the light of this admittedly Machiavellian view. It may be that the political cost of making the 1981 cuts, or of making even more, is simply too great. Recent action by the Hon. Lloyd Axworthy in restoring some of the service reductions of 1981 suggest either a change of heart, a realization of the political sensitivity of rail passenger services or a genuine belief in the future value of these services. Certainly the proof will lie in the willingness of the government and of the minister to follow through on the logic which goes with those service restorations. Having lost yet another three years between the announcement of train-offs in July 1981 and the first restoration of service scheduled for June 1984, it is now incumbent on all parties to move swiftly to change the equipment and to attack, as well, the other problems which still remain, to a greater or lesser degree.

From my own knowledge I am fairly satisfied that progress is being made. Once the realization dawns that rail service in Canada means more than Quebec to Windsor, I am convinced that the momentum for an accelerated rate of change will be irresistible.

There will always be those who, never having run anything in their lives let alone a business as complicated or as difficult as a railway, will never be satisfied with the rate of progress. There will always be those who believe miracles are produced by writing letters or by giving speeches rather than by hard work. There will always be those, both inside and outside of the corporation, who, even when they agree with the objectives, will dispute the priorities and the methodology. Yet I suggest to you all that many of these criticisms will be silenced, when and if evident and measurable progress is there to see.

The abiding fact for legislators of all persuasions, and for all public servants having anything to do with rail passenger service, is that the public has a very pronounced bias in favour of passenger trains, even when they do not use them. They may not use them because they do not exist or because they are not very good. The public also perceives, rightly or wrongly, that

[*Traduction*]

quatre ans d'existence la société VIA se retrouvait dans une situation de crise. Faute de matériel neuf, de mandat précis, et compte tenu de l'escalade incontrôlée des coûts d'exploitation, quelque chose devait craquer. Il fallait absolument entreprendre une restructuration trop longtemps remise, pour que les péchés d'omission ne devienent pas trop évidents. C'est du moins ainsi que je vois les choses.

Cela donnerait en partie raison aux cyniques pour qui la réduction de services de 20 p. 100 survenue en 1981 n'était qu'un début, un compromis par rapport aux intentions réelles. Ces coupures n'ont pas résolu les problèmes de base de VIA; elles les ont simplement fait oublier pendant un an ou deux. Si on ne procède pas à de nouveau investissements pour l'achat de matériel neuf destiné à assurer les services à l'extérieur des corridors, d'autres réductions importantes s'imposeront; à mon avis, cela demeure une possibilité.

Il est intéressant, par conséquent, de revoir dans cette perspective franchement machiavélique la liste des problèmes que la direction de VIA éprouvait au début et qu'elle éprouve toujours. Il se peut que le prix politique à payer pour les réductions de 1981 ou toute nouvelle réduction soit trop élevé. Le fait que l'honorable Lloyd Axworthy ait récemment pris des mesures pour rétablir certains des services supprimés en 1981 permet de croire qu'on a fait demi-tour, qu'on s'est rendu compte de l'importance politique des services de transport ferroviaire des voyageurs ou qu'on croit vraiment à la valeur future de ces services. Il est certain que pour le prouver, le gouvernement et le ministre devront se montrer disposés à donner une suite logique au rétablissement de ces services. Trois années ayant été gâchées entre la supression de certains services en juillet 1981 et leur rétablissement qui est prévu pour juin 1984, il incombe maintenant à toutes les parties concernées d'agir rapidement, de moderniser le matériel et de s'attaquer aux autres problèmes qui demeurent entiers ou presque.

Pour autant que je sache, il y a vraiment progrès. Lorsqu'on se rendra compte que le service ferroviaire au Canada signifie plus que la liaison Québec-Windsor, je suis convaincu que l'élan vers un changement rapide sera irrésistible.

Il y en aura toujours qui, n'ayant jamais dirigé d'entreprise de leur vie, encore moins d'entreprise aussi complexe ou difficile à administrer qu'une compagnie de chemin de fer, trouveront que les choses ne progressent pas assez vite. Il y en aura toujours qui croiront que pour faire des miracles, il suffit d'écrire des lettres ou de faire des discours, qu'il n'est pas nécessaire de travailler avec acharnement. Il y en aura toujours, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la compagnie, qui, tout en souscrivant aux objectifs, contesteront le choix des priorités et la méthodologie employée. Pourtant, je vous dis que la plupart de ces critiques se tairont lorsque des progrès tangibles et mesurables auront été réalisés, si cela arrive.

Il est un fait que connaissent les législateurs de toutes allégeances politiques et tous les fonctionnaires liés de près ou de loin au service de transport ferroviaire des passagers, et c'est que les gens ont un préjugé favorable très marqué pour les trains de passagers, même lorsqu'ils ne s'en servent pas. Peut-être ne prennent-ils pas le train parce qu'il ne passe pas chez

[*Text*]

trains have never been given the chance to prove themselves, either in terms of service or in terms of economics. Again, there are those who would condemn without testing. There are those as well whose knowledge of marketing and of economics is so enormous that they alone realize that passenger trains are bound to fail the test of public response and of financial viability.

The tragedy is that so much time has been lost in delaying the real test of both premises. Having seen so many examples of decisions in government which likewise fell miserably short of credibility in either public or economic terms, I believe the public will insist that this government and/or the next one must face the inevitable. The examples aroung the world of first class train service are too obvious for the public to accept further excuses or delay in giving Canadians what they want.

Can VIA do the job even with full support? This is what used to be known as the 64 dollar question. It depends upon whether rail passenger services in Canada are accepted by the public and are as inherently efficient as many believe they can be. The second factor is the quality of management which VIA brings to bear in operating the service. There are, of course, no guarantees and nothing in this world can be pre-proven. Studies and reports, experiments and the example of other countries can greatly reduce the element of risk. However, risk there must be—but possibly no greater a risk than that which has accompanied many other major capital projects in times past.

In all likehood, trains as we know them today will not prove appropriate instruments for passenger service in many areas now being served. Where VIA has social obligations for service or where no alternative transport exists, it may prove advantageous to develop new and less costly types of equipment. Otherwise, where a fair and reasonable test shows that trains will not do the job, they should be withdrawn. This will, of course, be much easier of a general program of improvement is under way and if VIA has proved its bona fides by doing everything reasonable to make the trial a success. As we have seen, however, if VIA's record is not a good one, the problems of adjusting to economic realities may be very difficult indeed.

Where VIA is seen as being unequal to the task—not an assumption but, rather, a hypothesis—then the management should be changed. However, where the management team has proven itself, it should be given support. We should also try to avoid judging VIA according to our respective political or economic philosophies. Some people may, for example, excuse all failures because they like crown corporations. Others may acknowledge no successes because they cannot believe that any state-owned enterprise can be efficient. But, above all, let us

[*Traduction*]

eux ou parce que le service n'est pas très bon. Le public sent également, à tort ou à raison, qu'on a jamais donné au train la chance de faire ses preuves, tant sur le plan du service qu'au chapitre de la rentabilité. Là encore, il y a des gens qui sont prêts à condamner sans procès. Il y a également ceux dont la connaissance du marketing et de l'économique est tellement grande qu'ils sont les seuls à se rendre compte que les trains de passagers sont condamnés à faillir le test de la faveur publique et de la rentabilité.

Ce qui est tragique, c'est qu'on ait perdu autant de temps à retarder l'épreuve ultime à ces deux chapitres. J'ai vu tellement d'exemples de décisions du gouvernement qui manquaient pitoyablement de crédibilité auprès du public ou en termes économiques qu'à mon avis, le public exigera du gouvernement actuel et/ou du prochain gouvernement qu'ils affrontent l'inévitable. Il y a trop d'exemples dans le monde de services ferroviaires de première classe pour que le public canadien accepte plus longtemps les excuses du gouvernement ou les retards dans la mise sur pied des services qu'il désire.

VIA pourra-t-elle mener la tâche à bien même avec un appui inconditionnel? C'est ce qu'il était d'usage d'appeler la question à 64 $ Cela dépend de l'accueil que le public canadien fera aux services ferroviaires de transport des passagers et de la mesure dans laquelle ils feront la preuve de l'efficacité inhérente que d'aucuns leur prêtent. Le deuxième facteur est la qualité de la gestion que VIA fera du service. Il n'existe évidemment aucune garantie et dans ce bas monde, la course n'est jamais gagnée d'avance. Les études et expériences qui ont été faites, les rapports qu'on a produits et l'exemple donné par d'autres pays pourraient réduire considérablement l'élément de risque. Cependant, il faudra courir un risque, mais il ne sera peut-être pas aussi grand que celui qui comportaient beaucoup d'autres grands projets d'immobilisations entrepris dans le passé.

Selon toute probabilité, les trains tels qu'ils existent aujourd'hui ne constitueront pas un moyen adéquat de transporter des passagers et ce, dans de nombreuses régions qui sont présentement desservies. Là où VIa a l'obligation sociale de fournir des services ou là où il n'y a aucun autre moyen de transport, il pourrait être avantageux de concevoir des modes de transport nouveaux et moins coûteux. Autrement, les trains devront disparaître des régions où un examen juste et raisonnable montrera qu'ils ne font plus l'affaire. Évidemment, cela sera beaucoup plus facile si un programme général de modernisation est mis sur pied et si VIA prouve sa bonne foi en faisant tout ce qui est humainement possible pour mener l'entreprise à bien. Par contre, comme nous l'avons vu, si VIA affiche une mauvaise performance, il lui sera très difficile de s'adapter aux réalités économiques.

Dans les domaines où VIA ne se montrerait pas à la hauteur de la tâche—je ne présume pas que c'est le cas, je suppose simplement qu'il y en ait—les gestionnaires devraient être remplacés. Par contre, là où l'équipe de gestion ferait ses preuves, elle devrait être appuyée sans condition. Nous devrions également éviter de juger VIA selon nos philosophies politiques ou économiques respectives. Par exemple, certaines gens sont capables de pardonner tous les échecs parce qu'elles sont pour les sociétés de la Couronne alors que d'autres ne reconnaîtront aucun

[*Text*]

devise a system of cost measurement which puts rail service into approximate equivalence with other modes in the overall measurement of efficiency and financial results. That, in itself, will take away any excuse VIA management may have for doing a poor job, while robbing critics of most of their arguments as well.

As president of the Tourism Industry Association of Canada, I believe this country must have a balanced transportation system in which all of the various modes operate within appropriate service and economic spheres. Although I happen to believe there is an appropriate role for rail service in Canada, it may be that objective assessment will show otherwise. If so, I think this is easier to explain and to live with than a non-policy of drift and indecision. We can explain to tourists and to others that we have no trains in Canada because we have rationally decided that there is no place for them. Far easier and far better that than trying to explain why we are so far behind the rest of the world and apologizing for the fact that our trains are, themselves, three decades out of date.

The key factor in all of this discussion is the attitude of the Government of Canada. Provided that this can be resolved, all other matters will fall into place, I predict, and VIA can do the job it was created to do. However, if there is any continuing equivocation, nothing will be resolved and the problems VIA faces will defy solution.

For example, failure to decide that rail service has a future outside of the "Corridor" means that VIA's mandate will remain clouded, with each player interpreting the company's objectives and authorities in his own light. With no clear mandate, relations with the operating railways will remain difficult and the burden of R-6313 will be unresolved. Realistic labour negotiations will be impossible and costs will continue to rise out of control. With no clear decision whether or not to restrict service to the Quebec-Windsor area, no decision can be forthcoming to refurbish long-haul services or to discontinue them. Recent decisions to restore some service cuts suggests that there may be some resolution of this problem in the offing. As yet, however, there does not appear to be any commitment of real money for new long distance trains. In that regard, VIA faces the prospect of a complete breakdown in service as existing equipment heads into its fourth decade of active service. *Ad hoc* decisions to restore or reinstate long distance services without the prospect of new equipment will create a serious credibility gap with the public and with VIA's own employees. These reinstated services are also bound to fail in financial and marketing terms, to the embarrassment of everyone.

[*Traduction*]

de leurs succès parce qu'elles sont incapables de croire qu'une entreprise appartenant à l'État peut être rentable. D'abord et avant tout, concevons un système d'évaluation des coûts qui mette le service ferroviaire sur un pied d'égalité avec d'autres modes de transport avant de faire une comparaison générale de l'efficacité et des résultats financiers de chacun. Ainsi, la direction de VIA ne pourrait trouver aucune excuse à sa piètre performance et les critiques perdraient la plupart de leurs arguments.

A titre de président de l'Association de l'industrie touristique du Canada, je crois que notre pays doit être doté d'un système de transport équilibré qui accorde à chaque mode de transport un domaine qui lui convienne sur le plan des services et sur le plan économique. Il se fait que je crois que les chemins de fer ont un rôle à jouer au Canada, mais il se peut que l'évaluation objective de la situation me donne tort. Si cela arrive, je crois qu'il sera plus facile de l'expliquer et d'agir en conséquence que de jouer à l'autruche et de laisser courir. Nous n'aurons qu'à expliquer aux touristes et à tous ceux qui viendront au Canada qu'il n'y a pas de trains dans notre pays parce qu'après un examen raisonnable de la situation, nous avons décidé qu'il n'y avait plus de place pour eux. Cela serait beaucoup plus facile et vaudrait beaucoup mieux que d'essayer de leur expliquer pourquoi nous sommes si en retard par rapport aux autres pays et de nous excuser constamment du fait que nos trains appartiennent à une autre époque.

Le point tournant de toute cette discussion est l'attitude du gouvernement fédéral. Lorsque ce problème sera résolu, je crois que toutes les autres pièces du puzzle tomberont pile à leur place et que VIA pourra faire ce pour quoi elle a été créée. Cependant, si on continue à cultiver l'équivoque, on ne résoudra rien et les problèmes de VIA deviendront si compliqués qu'ils défieront toute solution.

Par exemple, si on ne détermine pas si le service ferroviaire est rentable à l'extérieur du «corridor», le mandat de VIA rail demeurera obscur, chaque intervenant interprétant les objectifs et les pouvoirs de la compagnie à sa manière. A défaut d'un mandat clair, les relations de VIA avec les autres sociétés ferroviaires demeureront difficiles et le problème de R-6313 demeurera entier. Il sera impossible de négocier des conventions collectives réalistes et les coûts continueront d'augmenter de façon incontrôlée. Tant qu'on ne décidera pas s'il convient de limiter le service de transport des passagers au corridor Québec-Windsor, on ne saura pas s'il convient de moderniser les services de transport sur de longues distances ou de les supprimer. La décision qui a été prise dernièrement de rétablir certains services qui avaient été supprimés laisse entrevoir la possibilité d'une solution à ce problème. Jusqu'à maintenant, cependant, on semble ne faire aucun projet d'immobilisations pour le renouvellement du matériel roulant destiné aux longs parcours. A cet égard, VIA court le risque de voir disparaître complètement le service car le matériel roulant actuel entre dans sa quatrième décennie d'utilisation. Si elle décidait au pied levé de rétablir les services sur les longs parcours sans renouveler le matériel roulant, VIA compromettrait grandement sa crédibilité auprès du public et de ses propres employés. Le rétablissement de ces services aboutirait inévitablement à

[*Text*]

VIA management is struggling to resolve all of these problems. What it really needs, of course, is the long overdue clarification of government policy—a public pronouncement regarding the future of all of VIA's services. If these services have a future, then it must be assured and underwritten with capital funds. If they have no future, then a forthright statement to that effect is required. We should not put the management of VIA in the untenable position of carrying out a secret policy mandate which the government does not wish to make public. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. Do honourable senators have any questions they wish to put?

Senator Graham: Mr. Campbell, is your present position a full-time job?

Mr. Campbell: Yes, it is, sir.

Senator Graham: Where are you located?

Mr. Campbell: I am located in Ottawa.

Senator Graham: I assume that your organization represents various small tourist associations, but which are the major players.

Mr. Campbell: The major players in our association are the larger companies involved in tourism, such as the major hotel chains and the large transportation companies, the airlines and railways. We also have as members regional associations, which have, in turn, as members the very small operators like small resorts, motels and so on.

Senator Graham: You have made some fairly sweeping condemnations of government policy over a long period of time. It is not my role here to defend that policy. I found, as you read your prepared statement, that there was no claim assessed against the management of either CN or CP. Indeed you stated in your prepared statement that if VIA management was inadequate, then replace them. But you seem to place the entire blame on the Government of Canada, presumably. For many years I listened in this room to successive chairmen or presidents of CN and CP saying "We want to run our operations by ourselves without government interference". We asked questions about the closing down of a railway line or an express office. For instance, we asked a question of CN, and it was repeated many times: "Is your motto still service as well as responsibility?" I am wondering why you have not included in your prepared statement an assessment of the operating capability of any part or all of CN-CP, and latterly VIA, and their objective to be independent in their policy and operations from government.

Mr. Campbell: That is a very fair question. I was given to understand that senators were interested in an elaboration of the comments made by me under questioning in this particular documentary program that I mentioned. I have had a considerable amount of experience with the railways. The most recent history, of course, of the rail passenger business has been under

[*Traduction*]

un échec financier et commercial, ce qui mettrait tout le monde dans l'embarras.

La direction de VIA a peine à résoudre tous ces problèmes. Ce qu'il lui faut surtout, c'est évidemment que le gouvernement précise enfin sa politique en annonçant publiquement ses intentions en ce qui concerne l'avenir de tous les services de VIA Rail. S'ils ont un avenir, celui-ci doit être assuré et on doit lui consacrer des capitaux. Nous ne devrions pas mettre la direction de VIA dans l'intenable obligation d'appliquer une politique que le gouvernement ne tient pas à rendre publique. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Campbell. Les honorables sénateurs ont-ils des questions à poser?

Le sénateur Graham: Monsieur Campbell, occupez-vous vos fonctions actuelles à titre permanent?

M. Campbell: Oui, monsieur.

Le sénateur Graham: Où sont vos bureaux?

M. Campbell: Ici même, à Ottawa.

Le sénateur Graham: J'imagine que votre groupe représente diverses petites associations touristiques, mais qu'elles sont les principales?

M. Campbell: Les principales sont de grandes compagnies de l'industrie touristique, notamment les grandes chaînes d'hôtels et les grosses compagnies de transport, les compagnies aériennes et les sociétés ferroviaires. Nous comptons également parmi nos membres des associations régionales qui regroupent elles-mêmes les dirigeants de très petits commerces, notamment les petites villégiatures, les motels et ainsi de suite.

Le sénateur Graham: Il y a longtemps que vous condamnez de façon assez générale la politique du gouvernement. Ce n'est pas mon rôle de défendre cette politique. Lorsque vous avez lu votre exposé j'ai constaté qu'il n'y avait aucun reproche contre la direction du CN ni du CP. En fait, vous avez déclaré que si la direction de VIA n'était pas à la hauteur de la tâche, il fallait la remplacer. Mais vous semblez dire que tout est la faute du gouvernement du Canada. Depuis de nombreuses années, j'entends dans cette salle les présidents successifs du CN et du CP déclarer qu'ils veulent exploiter eux-mêmes leur entreprise sans l'intervention du gouvernement. Nous avons posé des questions au sujet de l'abandon de certains tronçons de chemin de fer ou la fermeture de bureaux des messageries. Lorsque nous posions une question aux représentants du CN, on demandait souvent si le slogan était toujours «au CN, on a le sens des affaires». Je me demande pourquoi vous n'avez pas inclus dans votre exposé une évaluation des capacités d'exploitation d'une partie ou de la totalité du CN-CP, et plus tard de VIA, et de son objectif d'indépendance face au gouvernement, au niveau des politiques et de l'exploitation.

M. Campbell: C'est une très bonne question. Je croyais que les sénateurs voulaient une explication des observations que j'ai faites lorsqu'on m'a posé des questions au sujet du programme documentaire particulier dont j'ai parlé. J'ai beaucoup d'expérience dans le domaine des chemins de fer. Évidemment, le transport des voyageurs relève de VIA depuis 1977. Je n'avais pas l'intention d'essayer de défendre la réputation antérieure

[*Text*]

VIA since 1977. It was not my intention to try to defend necessarily the record of either railway prior to that. I think a good deal has been said about it. My feeling is that I was trying to bring out some of the basic reasons behind the situation we faced. In my opinion—and this is only my opinion—a lot of the criticism that was directed to the railways at the time, and particularly through the hearings for service reduction, were—if I might put it this way—unfair in the sense that the system itself was really to blame for the situation that existed. On the one hand we had services that were expected to be provided by companies operating under private rules in competition with other services that were essentially underwritten and provided by public money. That is virtually an impossible situation. One company, Canadian Pacific, reacted to that by openly acknowledging that they should not be in the passenger business and the only reason they were there was because they were required to be there by law. CN, as a crown corporation, had a more ambivalent attitude. It was still concerned with the cost involved, but it had a public position to protect, and it was in a very difficult position. I can recall, on one particular occasion, the railway going to a very high official of the Government of Canada to make discreet inquiries about the advisability of reinvesting in the passenger service, and being told that it was on the wrong track; that, in fact, it was doing the wrong thing and should be trying to get out of the business rather than trying to maintain it. You can understand the position it would put the management in when it had to face the public and its own employees. You are quite right, in that there was ambivalence, there were problems; but I was simply trying to point out that the structure in the industry was such that this was almost inevitable.

Senator Graham: What is your general assessment of the efficiency of VIA as it is now operated?

Mr. Campbell: I do not really have an opinion with respect to the efficiency of the management. Let me put it this way: I have opinions with respect to the willingness of the management to, if you like, insist publicly on a definition of its mandate. I think this is extremely difficult for them to do, but it is almost essential that they do that, because until they do I believe they have a real problem in terms of public understanding what they are supposed to do.

Senator Graham: Have you any views with respect to the service between Halifax and Montreal?

Mr. Campbell: Yes. My view that it is a reflection, as I said in my paper, of the technology of 1935, repackaged in 1954 and still operating in 1984. That is exactly the problem. If you recall, the Minister of Transport in 1981 announced a reduction of that service by almost 50 per cent, by removing the *Atlantic Limited,* and said that the money that was saved was going to be used to upgrade the remaining service. Three years have passed and there is no commitment of money that I am aware of. You may be aware of it, but I am not aware of any commitment of moneys to upgrade that remaining train, and that train is three years older than it was in 1981.

[*Traduction*]

des deux compagnies. Je crois qu'on en a beaucoup parlé. J'essayais plutôt de faire ressortir certaines des raisons fondamentales de la situation à laquelle nous faisions face. A mon avis, une bonne partie des critiques formulées à l'endroit des chemins de fer à l'époque, particulièrement au moment des audiences sur la réduction du service, étaient injuste car c'est le système qu'il fallait blâmer pour la situation qui prévalait. Des entreprises privées devaient concurrencer avec des entreprises publiques offrant le même service. Cette situation est pratiquement impossible. L'une des entreprises, le Canadien Pacifique, a réagi à la situation en reconnaissant ouvertement qu'elle ne devrait pas s'occuper du transport des voyageurs, et qu'elle ne le faisait que parce qu'elle y était tenue par la loi. A titre de société de la Couronne, le CN avait une attitude plus souple. Il se préoccupait toujours des coûts, mais avait une réputation publique à protéger, ce qui la mettait dans une position très difficile. Je me souviens qu'un représentant de la compagnie de chemin de fer s'était adressé à un personnage haut placé du gouvernement du Canada pour lui demander discrètement s'il était avantageux de réinvestir dans le transport des voyageurs, et il lui avait répondu que la compagnie faisait fausse route qu'en fait elle ne faisait pas une bonne affaire et qu'elle devrait tenter d'abandonner ce secteur plutôt que d'essayer de le maintenir. Vous pouvez comprendre la position de la direction face au public et à ses employés. Vous avez tout à fait raison, le CN a adopté une position souple. Il y a eu certains problèmes, mais j'essaie seulement de souligner que la structure de l'industrie rendait cette situation pratiquement inévitable.

Le sénateur Graham: Comment évaluez-vous en général l'efficacité actuelle de VIA?

M. Campbell: Je ne peux pas vraiment me prononcer sur l'efficacité de la gestion. J'ai sais toutefois que la direction insiste publiquement pour que son mandat soit défini. Je crois que cela lui est très difficile, mais qu'elle est pratiquement obligée de le faire, parce qu'elle a beaucoup de difficultés à faire comprendre son rôle au public.

Le sénateur Graham: Avez-vous des observations à formuler au sujet du service entre Halifax et Montréal?

M. Campbell: Oui. Comme je l'ai dit dans mon exposé, je crois qu'on a tout simplement repris la technologie de 1935 pour fabriquer en 1954 un matériel qui roule encore en 1984. Voilà le problème. Si vous vous souvenez, le ministre de Transports a annoncé en 1981 une réduction de près de 50 p. 100 de ce service, en retirant le train Atlantique, et a déclaré que l'argent économisé servirait à améliorer la partie du service qui était maintenue. Cette déclaration date de 3 ans, et je n'ai pas encore entendu parlé d'argent consacré à cette fin. Vous en avez peut-être entendu parler, mais je ne suis au courant d'aucune somme versée pour l'amélioration du train qui a été conservé, et ce même train a encore vieilli de 3 ans depuis 1981.

[*Text*]

Senator Graham: Has your organisation looked at the regions within a region—such as, for instance, my home base and the service between Sydney and Halifax?

Mr. Campbell: Yes. We do not have a large enough organization to interest ourselves in the details of local service in those areas. I am fairly familiar with the level of service that is provided in most areas, from my recollection of my service with VIA, but I am not up to date as to what changes might have been made in the past six months or in the past year.

Senator Graham: What effect, beneficial or otherwise, has the present situation regarding rail transportation on the tourist industry?

Mr. Campbell: It is extremely important. It is more important in some parts of the country than in others. Let me illustrate the situation that we faced in 1981. As a VIA vice president, I was invited to go to Japan on a tourist mission which was headed by the then minister responsible for tourism in the federal cabinet. It happened that the most important transportation link for Japanese tourists coming to Canada was from Vancouver to Jasper. That was in May of 1981. There was a good deal of interest when we were there. There was a lot of talk about how we might develop that business and increase it. There is a lot of money there. The Japanese are among the most numerous, and certainly the highest spending, tourists in the world. We were not back in Canada two months when an announcement was made that that train would be removed—the very one that we had been talking about and showing pictures of. We had no indication that that was going to happen. I can leave it to your imagination to visualize the kind of position that left Canada in with respect to Japanese tourists. That whole area between Vancouver and Jasper is very important tourist country, as you would appreciate. It happens to be one area—and not the only one, by any means—where tourism is extremely important and where there is enormous potential.

Senator Graham: On that point, I am sure that Senator Perrault and Senator Bielish will wish to ask questions. But I have two further points on this particular round. Mr. Campbell, you mentioned subsidies that are provided railways and other forms of transportation, but I do not recall that you mentioned buses. What is the effect on the increased growth in bus transportaiton? What kind of effect does that have on railway passenger service?

Mr. Campbell: I stand to be corrected on this, but my impression is that the proportion of traffic that is enjoyed by virtually all of the major modes of transport has not changed radically in the last five or six years. I think they are enjoying about the same percentage as they have enjoyed previously.

Senator Graham: My final question is: How far do you think the Canadian government should or could go in revitalizing railway service and in subsidizing rail transportation, and at the same time being realistic in respect of all of the various facets that must be served?

Mr. Campbell: We cannot be on both sides of that question. I address this to myself as well as to anyone else. What I said in my paper is that I believe that we should have objective tests

[*Traduction*]

Le sénateur Graham: Est-ce que votre organisation a tenu compte des zones à l'intérieur de régions, par exemple, ma collectivité et le service entre Sidney et Halifax?

M. Campbell: Oui. Notre organisation n'est pas assez grande pour s'intéresser aux détails du service local dans ces régions. Je connais assez bien les services offerts dans la plupart des régions, étant donné que j'ai travaillé pour VIA, mais je ne suis pas au courant des changements qui auraient pu être effectués depuis six mois ou au cours de la dernière année.

Le sénateur Graham: Quelle est l'incidence, bonne ou mauvaise, de la situation actuelle du transport ferroviaire sur l'industrie du tourisme?

M. Campbell: Les répercussions sont très importantes et surtout dans certaines parties du pays. Laissez-moi vous expliquer ce qu'était la situation en 1981. A titre de vice-président de VIA, j'ai été invité en mai 1981, à participer à une mission au Japon sous la direction du Ministre fédéral du tourisme de l'époque. Le plus important parcours qu'empruntaient les touristes japonais au Canada était le trajet de Vancouver à Jasper. Ce service suscitait énormément à intérêt à ce moment-là. On parlait beaucoup de la façon d'exploiter ce marché et même de l'accroître. Il y avait beaucoup d'argent à faire. Les touristes japonais sont parmi les plus nombreux du monde, et ce sont certainement eux qui dépensent le plus. Moins de deux mois après notre retour au Canada, on annonçait que ce service allait être abandonné, celui-là même dont nous tous avions parlé. Nous ne savions pas du tout que cela allait se produire. Je vous laisse imaginer quelle était la position du Canada face aux touristes japonais. Vous comprenez que toute la zone entre Vancouver et Jasper est très importante pour l'industrie touristique. Il s'agit d'une région au potentiel énorme, certainement pas la seule, où le tourisme est extrêmement important.

Le sénateur Graham: Je suis certain que les sénateurs Perreault et Bielish voudront poser des questions à ce sujet, mais j'aurais deux autres points à soulever. Monsieur Campbell, vous avez parlé de subventions versées aux chemins de fer et aux autres modes de transport, mais je ne crois pas vous avoir entendu parler des autobus. Quelles sont les répercussions de l'augmentation du nombre de personnes qui voyagent par autobus? Comment cette situation influe-t-elle sur le service de transport des voyageurs par chemin de fer?

M. Campbell: Vous pouvez me corriger, mais je crois que le nombre de voyageurs qui empruntent les divers modes de transport n'a pas beaucoup changé au cours des 5 dernières années. Je crois qu'il s'agit toujours des mêmes pourcentages.

Le sénateur Graham: Voici ma dernière question: Jusqu'où croyez-vous que le gouvernement canadien devrait ou pourrait aller pour revitaliser les serices ferroviaires et subventionner le transport par chemin de fer, tout en étant réaliste face aux divers services à offrir?

M. Campbell: Nous ne pouvons pas tout faire en même temps. Cela s'applique autant à moi-même qu'aux autres. J'ai dit dans mon exposé que nous devrions à mon avis évaluer

[*Text*]

of both the economic and service potential of rail passenger service. We have never had those kinds of tests. Until the equipment is made available to those possibilities, then we will never really know. Even though I happen to believe there is a future for rail service in many parts of Canada outside the Quebec-Windsor corridor, I am quite willing to stand by the results of any objective test. I pointed out in my paper that to have an objective test it must be fair and reasonable and the measurement in terms of dollars and cents for rail has to be comparable with that for every other mode of transportation. When you run a bus service or operate an airline, you pay for the operation of the vehicle, and what is used in terms of terminals, right of way and so on is provided by somebody else. The finances should be restructured in such a way that rail service is assessed on the same rules as for other modes of transportation. If it cannot survive under those conditions, then it should not exist. But the obligation of the government is to conduct those tests in an objective way, not to procrastinate and carry on from year to year talking about the matter but never really doing anything.

Senator Perrault: I am interested in the question of the Vancouver-Edmonton rail service. I find it incredible, if I heard you correctly, that there was no consultation with the tourist industry before the plug was pulled on that service. We were told at the time that massive losses were involved and that every passenger who got aboard the train was subsidized to a great extent. It seems to me that during the summer when it was in operation it was one of the most patronized rail services in Canada and was a crown jewel to the tourist industry of Western Canada. I wonder if the witness could provide his view of the allegations that there were heavy losses on the service?

Mr. Campbell: There were heavy losses but you must remember that we were operating with equipment which was greatly out of date. There was no way with the kind of equipment used and under the conditions of operation, that any profits could be made.

Senator Perrault: But were there other benefits to accrue?

Mr. Campbell: I make my point by going back to what I said, and we have never been able to get the point across, that unless you measure the costs of the modes of transportation on a comparable basis then the losses on paper cannot be viewed in the same way as you view the costs of, for example, operating Air Canada, bus lines or anything else because the charges against the trains include all the things that are not charged against the other transportation companies. Second, the equipment that was being used is 30 years out of date and, therefore, the costs of operating are grossly exaggerated. The way to solve this problem is to re-equip. Third, we must remember the famous R—6313 costing order which establishes the way railways are paid for the services they provide VIA. It is generally acknowledged that the charges assessed under that costing order are greatly exaggerated in comparison to, for example, what Amtrak pays. If you allow for those three items then you come to something which is a heck of a lot less serious. My

[*Traduction*]

objectivement les possibilités du transport des voyageurs, à la fois sur le plan de l'économie et du service. Nous n'avons jamais procédé à pareille évaluation. Nous ne saurons jamais vraiment tant que nous n'aurons pas le matériel nécessaire. Même si je crois au potentiel du service ferroviaire dans de nombreuses parties du Canada, à l'extérieur du corridor Québec-Windsor, je suis prêt à accepter les résultats de toute évaluation objective. J'ai dit dans mon exposé que toute évaluation objective devait être juste et raisonnable et que la valeur monétaire du service ferroviaire devait être comparable à celle de tous les autres modes de transport. Lorsque vous exploitez une entreprise de transport par autobus ou une compagnie aérienne, vous devez assumer les coûts liés au fonctionnement des véhicules ou des appareils, mais les terminus ou aéroports sont opérés par d'autres. Il faudrait que les finances du service ferroviaire soient structurées de la même façon que les autres modes de transport. S'il ne peut survivre dans ces conditions, le service ferroviaire devrait être abandonné. Mais le gouvernement est tenu de procéder à ces évaluations de façon objective, et il ne doit pas reprendre les discussions d'une année à l'autre sans vraiment faire quoi que ce soit.

Le sénateur Perrault: Je m'intéresse au service ferroviaire entre Vancouver et Edmonton. Il me semble incroyable, si je vous ai bien compris, que l'on ait pas consulté l'industrie touristique avant d'interrompre le service. On nous a dit à l'époque qu'il entraînait d'énormes pertes d'argent et que chaque billet vendu était subventionné dans une large mesure. Il me semble que l'été cette ligne était l'une des plus fréquentées au Canada et était une perle pour l'industrie touristique de l'Ouest canadien. Je me demande si notre témoin pourrait nous exposer son point de vue sur les présumées lourdes pertes financières de ce service?

M. Campbell: Il causait de lourdes pertes, mais il faut se rappeler que les trains étaient très vieux. Il était impossible de réaliser des profits avec des trains pareils et les conditions d'exploitation qui existaient.

Le sénateur Perrault: Mais n'y avait-il pas d'autres avantages?

M. Campbell: Je soutiens, et je l'ai déjà dit mais nous n'avons jamais pu le faire comprendre, qu'à moins de calculer les coûts des modes de transport de façon comparable, les pertes sur le papier ne peuvent être perçues de la même façon que les coûts d'exploitation, par exemple, d'Air Canada ou de compagnies d'autobus parce que les frais applicables aux services ferroviaires comprennent des coûts qui ne sont pas imputés aux autres compagnies de transport. Ensuite, les trains utilisés datent de 30 ans et, par conséquent, les coûts d'exploitation étaient énormément exagérés. Pour résoudre ce problème, il suffit de les remplacer. Enfin, il faut se rappeler la fameuse ordonnance R 6313 sur les frais qui indique ce que les compagnies ferroviaires touchent pour les services qu'elles offrent à VIA Rail. Il est généralement admis que les frais qui y figurent sont grandement exagérés par rapport, par exemple, à ce que la société Amtrak débourse. En tenant compte de ces trois

[*Text*]

point is that in 1981 the Government of Canada had the option of either renewing those services and cutting the losses by perhaps $100 million or $200 million or discontinuing the services. By renewing the equipment, changing the costing order and doing a few other things, it would have saved more money. The problem was that it was going to take money to get things started and the government was not prepared to put up the money. The option was either face higher losses, albeit on paper but, nevertheless, to the government they were losses, or discontinue service.

The problem goes back to when VIA was formed in 1977. As I explained, three years had been wasted even before VIA was formed. After VIA was formed another four years went by. All this time the equipment was getting older and the situation was getting worse. If there is any sin of omission it is that when VIA was formed in 1977 there was no attempt made and no action taken to renew that equipment. The whole situation drifted.

Senator Perrault: Should the Vancouver-Edmonton service be restored even if restoration is during the tourist season? Secondly, what kind of equipment should be placed on that particular segment of the rail line? Third, in your comparison between VIA and Amtrak, on what costing items are we making excessive payments to CN and CP?

Mr. Campbell: On whether the service should be restored, I would say—and I said this recently in a conference call with Mayor Decore of Edmonton—restoration should only take place if at the same time there is a commitment to re-equip. To reinstate with the equipment that was used in 1981, as far as I am concerned, is criminal and not very wise.

Senator Perrault: Do you know of any existing equipment that you would like to see?

Mr. Campbell: The second thing is that we are always starting from zero when it comes to equipment because we have done no work on it. We thought that we could probably remove the service or somehow or other problem would disappear. It has not disappeared. VIA says it is starting to study prototypes. But they are doing so in 1984 although the situation was serious some 10 years ago. I leave it to you to decide who is the party responsible for this loss of time. But you cannot pull equipment off the shelf because it does not exist. The equipment that Amtrak used was built by the Pullman Company and the methods they used are now obsolete. In Canada we have a prototype in the shell, which is all you could call it, and that is the Hawker Siddley type of equipment. I firmly believe that the double decker equipment is appropriate for this service because you get more capacity per lineal foot and since speed is not of the essence it semms to make a lot of sense. But it will take a fair amount of developmental work. I am not an expert in costing but I have been told there is an appreciable difference between the way costs are assessed under the costing order and the comparable charges made by railways to Amtrak.

I should explain one other major element. Amtrak has taken over its own maintenance. Probably half of what VIA pays the railways is related to maintenance of its equipment.

[*Traduction*]

éléments, la situation apparaît beaucoup moins grave. Je prétends qu'en 1981 le gouvernement du Canada avait le choix de moderniser ces services et de réduire les pertes financières de peut-être 100 ou 200 millions de dollars ou encore d'interrompre le service. En remplaçant le matériel, en modifiant l'ordonnance sur les frais et en apportant quelques autres changements, on aurait économiser beaucoup. Il fallait toutefois investir pour commencer, et le gouvernement n'était pas prêt à le faire. Il fallait soit faire face à des pertes plus élevées, que le gouvernement considérait néamoins comme des pertes même si elles n'étaient que sur le papier, soit interrompre le service.

Le problème remonte à la création de la société VIA Rail en 1977. Comme je l'ai expliqué, trois années ont été gaspillées avant sa formation. Puis, quatre autres années se sont écoulées. Pendant tout ce temps, le matériel prenait de l'âge, et la situation empirait. Quand VIA Rail a été créé en 1977, il aurait fallu renouveler le matériel, mais rien n'a été fait ni envisagé en ce sens. On a laissé la situation se détériorer.

Le sénateur Perrault: Le service entre Vancouver et Edmonton devrait-il être rétabli même s'il l'était pendant la saison touristique? Ensuite, quel matériel devrait-on utiliser sur ce tronçon? Enfin, par rapport à la compagnie Amtrak, quels sont les postes pour lesquels la compagnie VIA verse trop aux compagnies CN et CP?

M. Campbell: Pour ce qui est du rétablissement du service, je dirais, comme je l'ai indiqué récemment au cours d'une conversation téléphonique avec le maire Decore d'Edmonton, il ne devrait être rétabli que si l'on s'engage à renouveler le matériel. Le rétablir en conservant l'équipement qui était utilisé en 1981 est, à mon avis, criminel et irréfléchi.

Le sénateur Perrault: Avez-vous une idée du matériel existant qui pourrait être utilisé?

M. Campbell: On part toujours à zéro quand il s'agit du matériel parce que nous n'avons rien fait à ce sujet. Nous pensions pouvoir interrompre le service pour faire d'une façon quelconque disparaître le problème. Mais voilà, il n'a pas disparu. VIA Rail affirme qu'elle commence à étudier des prototypes, en 1984, quand la situation était déjà grave il y a peu près dix ans. Je vous laisse le soin de déterminer qui est responsable de cette perte de temps, mais il est impossible d'aller chercher du matériel qui n'existe pas. Les trains utilisés par la société Amtrak ont été construits par la compagnie Pullman, et leurs méthodes sont maintenant désuètes. Au Canada, nous avons un prototype à l'état embryonnaire, rien de plus; il s'agit du matériel du type Hawker Siddley. Je crois fermement qu'un train à deux étages convient pour ce service parce qu'il accroît la capacité de surface et que la vitesse n'est pas un facteur important. Mais il faudra effectuer un bon nombre de travaux expérimentaux. Je ne suis pas un expert dans l'établissement des coûts, mais l'on m'a dit qu'il y avait une différence appréciable entre la façon dont les coûts qui figurent dans l'ordonnance sur les frais et les montants comparables versés par les compagnies de chemins de fer à Amtrak.

J'aimerais expliquer un autre élément important. La compagnie Amtrak s'occupe elle-même de l'entretien de son matériel.

[*Text*]

Senator Perrault: Is it more efficient?

Mr. Campbell: Absolutely. After studying the matter they simply took over their maintenance rather than fight an argument with respect to costing. VIA is now moving in that direction.

Senator Perrault: There is an allegation with respect to the Vancouver Island Rail Line that for years the railways have allowed this service to run down and that there was a deliberate intent to ultimately reduce the service to a level where it would no longer be viable. Do you think that with modern equipment on that line it could be converted once again to a reasonable tourist and communications asset on Vancouver Island?

Mr. Campbell: I really do not know and I do not think I should make a snap judgment on that point.

Let me put it to you this way—it is a fairly light volume route and chances are that it is not really appropriate for rail service in the long run. I accept everything you have said thus far. You mentioned in your question "railways". Whenever people deal with CP there is sometimes a tendency to say "the railways". In fact, it was Canadian Pacific. It was Canadian Pacific's stated policy, and they made no bones about it, that they were trying by every possible means to get out of that business because it was costing them a great deal of money.

Senator Perrault: I understand they allowed the purchase to collapse on it.

Mr. Campbell: There are some horror stories with which you are familiar, probably more so than I. However, let me put it to you this way, senator, with all of what you have said I think we still have to keep in mind the reasons which lay behind it. As for the viability of that service, there is a tendency for a great many people to say that if it had been operated properly it would be a success today. I very much doubt it. In fact, as long as the provincial government is willing to spend the money it does on the highway system and on the subsidized bus operation in parallel I just do not think it is possible.

Senator Perrault: I greatly value your opinion, Mr. Campbell, and your background. As you know, it is a very controversial matter and I am glad to have heard your view.

Mr. Campbell: I think it is an interesting point because controversies of this kind will remain until there is a fully objective testing of the service. No one will ever be satisfied until a test has been conducted. People will say that it could have been successful and other people will say that there is no possible way it could have been. We will never really know until a test has been carried out.

Senator Bielish: Mr. Chairman, I must apologize for arriving late and for not having heard the first six pages of Mr. Campbell's remarks. I am at the Edmonton end of the situation whereas Senator Perrault is at the Vancouver end of it. So it was a blow from both ends when the Jasper-Vancouver run was eliminated. I appreciate what you have said on the subject, Mr. Campbell. If you were to give the committee your primary

[*Traduction*]

Probablement la moitié du montant que VIA Rail verse aux compagnies de chemins de fer est lié à l'entretien des trains.

Le sénateur Perrault: Est-ce plus efficace?

M. Campbell: Absolument. Après avoir étudié la question, Amtrak a tout simplement décidé de faire elle-même l'entretien de son matériel plutôt que de se battre pour des questions de prix. VIA Rail est sur le point de faire de même.

Le sénateur Perrault: On prétend, à propos de la ligne ferroviaire de l'île de Vancouver, que pendant des années les compagnies de chemins de fer ont laissé ce service se détériorer dans l'intention délibérée de la réduire jusqu'à ce qu'il ne soit plus viable. Pensez-vous qu'avec des trains modernes il pourrait à nouveau être un atout raisonnable pour le tourisme et les communications sur l'ile de Vancouver?

M. Campbell: Je ne sais vraiment pas et je n'aimerais pas porter de jugement rapide.

Je dirais que c'est un trajet à volume assez faible et qu'il est peu probable qu'il soit judicieux de rétablir le service à long terme. J'approuve tout ce que vous avez dit. Vous avez parlé des «compagnies de chemin de fer» dans votre question. Quand il est question du CP, on a souvent tendance à parler «des compagnies de chemin de fer». En fait, il faut parler du Canadien Pacifique. C'était la politique déclarée de cette entreprise et elle ne s'en est pas cachée puisqu'elle a pris tous les moyens possibles pour laisser tomber ce service qui lui coûtait cher.

Le sénateur Perrault: Je crois comprendre qu'elle a tout laissé s'effondrer.

M. Campbell: Il existe quelques histoires fâcheuses que vous connaissez probablement mieux que moi. Toutefois, je crois, monsieur le sénateur, d'après tout ce que vous avez dit, que nous devons encore tenir compte des raisons qui ont motivé ces actes. Pour ce qui est de la viabilité du service, beaucoup ont tendance à croire que s'il avait été exploité de façon convenable, il serait rentable aujourd'hui. J'en doute fort. En fait, tant que le gouvernement provincial consent à consacrer plutôt des fonds au réseau routier et à subventionner le service d'autobus, je ne crois pas que ce soit possible.

Le sénateur Perrault: J'attribue beaucoup de valeur à vos opinions et à vos antécédents, monsieur Campbell. Comme vous le savez, c'est une question très controversée, et je suis heureux d'avoir pu connaître votre point de vue.

M. Campbell: Pareilles controverses ne se règleront pas tant que l'on ne procèdera pas à l'évaluation entièrement objective du service. Personne ne sera satisfait autrement. Certains prétendront qu'il pourrait fonctionner, d'autres non. Nous ne serons pas vraiment fixés tant qu'on n'aura pas bien évalué la situation.

Le sénateur Bielish: Monsieur le président, je m'excuse d'être arrivé en retard et de ne pas avoir pu entendre les premières remarques de M. Campbell. Je m'intéresse à ce qui se passe à Edmonton, et M. Perrault à ce qui se passe à Vancouver. Il y a eu un tollé dans ces deux régions quand le service entre Jasper et Vancouver a été supprimé. J'ai apprécié ce que vous avez dit sur la question, monsieur Campbell. Si vous

[*Text*]

opinion, am I right in assessing that it would be having the government make an objective decision with regard to taking that survey?

Mr. Campbell: If I may suggest, it is not the government's role to conduct the experiment. I think what the government must say, as objectively as it can, is that it will make the means available whereby the tests can be conducted under the right conditions.

Senator Bielish: That is what I thought of saying, but did not.

Mr. Campbell: It is not a case of entirely flying blind because there is a great deal of experience to go by. For a long period of time people were taking comfort in Canada from the perceived fact that Amtrak was not too successful; Canadians loved to see the Americans have problems. On the other hand, Amtrak seems to have put many of its problems behind it. This took about 10 years. It seems to be doing extremely well; there are now some expansions taking place and some very interesting developments occurring in terms of high speed service, for example, between Los Angeles and San Diego. For some reason, Canadians will never move ahead of their American cousins. We had every opportunity to do that and did not. I suspect, senator, and I am putting it to you this way, that when it came to air service we could not be found to be lacking. We spent unbelievable sums of money building up our infrastructure. We probably have the most beautiful and most expensive air terminals in the world for the size of cities which are served. We have spared no expense in that regard. We started a little bit behind the Americans but we made up for lost time. When it comes to rail service, examples worldwide will be such that it will be impossible for us not to make a better show. As I mentioned in my paper, we will have to do something. When people come here we will either have to explain that our trains are 30 years old and we refuse to renew them; or we will have to say that we have rationally decided that we cannot afford them.

Senator Bielish: What do you think of the new LRC equipment?

Mr. Campbell: There have been some problems with that equipment, and that may be a slight understatement. However, the basic problem is not with the LRC but, rather, with the fact that Canadians have an enormous conceit which seems to say that we can take an unproven technology, leap ahead of the rest of the world, take a blueprint and a hammer and build it and then make it work the first time out. By comparison, what other people do in other countries is develop these things on a consistent basis over a long period of time. The Japanese have never stopped developing their equipment. When the French built their new trains they spent a full 10 years developing the prototypes before they ever put them into production. Yet, we think we can place an order for something brand new with a company which has never built anything like

[*Traduction*]

deviez faire part au comité de ce qui vous paraît le plus important, ai-je raison de penser que ce serait d'inciter le gouvernement à prendre une décision objective à propos de cette enquête?

M. Campbell: Si vous me permettez d'exprimer mon opinion, il n'appartient pas au gouvernement de procéder à cette évaluation. Je suis d'avis que le gouvernement doit être aussi objectif que possible et offrir de mettre à la disposition de la société tous les moyens lui permettant de faire des évaluations dans les meilleures conditions.

Le sénateur Bielish: C'est exactement ce que je pensais.

M. Campbell: Il ne s'agit pas ici de se lancer aveuglément dans une aventure, parce qu'il y a déjà de nombreuses expériences qui ont été faites. Pendant longtemps, on se réjouissait au Canada du fait que Amtrak ne réussissait pas trop bien; les Canadiens sont tout à fait contents quand les Américains ont des problèmes. Par contre, Amtrak semble avoir surmonté un grand nombre de ses problèmes, mais cela a pris environ dix ans. Cette société semble maintenant réussir extrêmement bien; elle mette en œuvre actuellement certaines services très intéressants, par exemple le service de train à grande vitesse entre Los Angeles et San Diego. Pour une raison ou pour une autre, il semble que les Canadiens ne dépasseront jamais leurs cousins américains. Nous avons eu toutes les occasions de le faire et nous n'en n'avons pas profité. Je soupçonne, sénateur, si je puis m'exprimer ainsi, qu'en ce qui concerne les services aériens, ce n'est pas les fonds qui manquaient. Nous avons dépensé des sommes incroyables pour mettre en place notre infrastructure. Nous avons probablement les aérogares les plus belles et les plus dispendieuses du monde entier par rapport à l'importance des villes qu'elles desservent. Nous n'avons rien épargné à cet égard. Nous étions peut-être un peu en arrière des Américains lorsque nous avons commencé, mais nous avons rattrapé le temps perdu. En ce qui concerne les services ferroviaires, les exemples que l'on trouve dans le monde entier nous incitent à y apporter des améliorations. Comme je l'ai mentionné dans mon mémoire, il faut passer à l'action. Aux étrangers qui nous visitent, nous devrons leur expliquer que nous avons de vieux trains de 30 ans et que nous refusons de les remplacer ou que nous n'en avons pas les moyens.

Le sénateur Bielish: Que pensez-vous du nouveau matériel LRC?

M. Campbell: Il y a eu certains problèmes en ce qui concerne ce matériel, et c'est probablement le moins qu'on puisse dire. Toutefois, le problème fondamental n'est pas dû aux trains LRC, mais plutôt au fait que les Canadiens sont très présomptueux et semblent croire qu'il est possible d'utiliser une nouvelle technologie sans la mettre à l'essai, de devancer le reste du monde, de construire du matériel et espérer qu'il fonctionnera la première fois qu'il sera mis en service. Par contre, ce que l'on fait dans les autres pays, c'est de développer une nouvelle technologie au cours d'une longue période. Les Japonais n'ont jamais cessé de mettre au point leur matériel. Lorsque les Français ont construit leurs nouveaux trains, ils ont passé dix années entières à mettre au point les prototypes avant de les mettre en production. Et nous, nous pensons qu'il est

[*Text*]

this before and expect the first train off the line to run without problems. In my opinion, the mistake with the LRC has been the precise repetition of what we did with the turbo. That is to say there had been no development for many years. We think we can simply place an order for a few cars and without proper testing or proper development run them without problem. The automobile business is not run that way. If airplanes were built the same way they would be continually falling out of the skies. The problem is that there has been a total lack of consistent development over a long period of time. The situation has been left so long that we will do the same thing with respect to the transcontinental service. It has been left so long now without development that suddenly there will be a terrible pressure of time and we will want results immediately, having allowed years to pass without doing anything. Suddenly, we will want it immediately and then when we get it there will be problems with it. There is nothing wrong with the LRC other than the fact that it came too quickly and was too sophisticated for our needs.

Senator Riley: Mr. Campbell, you mentioned the cost to the government of the indirect subsidization of airports and buses. You also mentioned the terminals as far as airlines are concerned. The other day we heard from Mr. Wendlandt from CP Air. He said that CP Air was not subsidized in any way. It was suggested to him that the airports are there for CP Air; the weather people there and all the different services attached to the airports are in place which more than compensates for the amount of taxes imposed on passenger service. He said they could not carry on with the rail service because there was no subsidy for it. The same thing is true with respect to buses. I believe the Canadian government has invested something of the order of $45 million in our highway system over the last number of years. That, together with gasoline taxes and so forth tends to subsidize buses. However, that is another matter. To get back to the LRC, the LRC, apparently, is only adaptable to the Golden Triangle, or the Quebec-Windsor route. Is that right?

Mr. Campbell: That is where the LRC is being used, and I think it will probably stay there, yes.

Senator Graham: May I have that answer clarified please, Mr. Chairman? You said that is where it is being used. Is it adaptable to any other part of the country?

Mr. Campbell: The problem with the LRC, sir, is that it is such a sophisticated piece of equipment that, to transplant it or to use it anywhere else in the country means that the maintenance and technical back-up for the use of that equipment must be available in that same part of the country. That is simply very unlikely to occur, in spite of the promises and hopes that were expressed three or four years ago. They cannot keep it running between Montreal and Toronto, so I think the

[*Traduction*]

possible de commander du matériel tout à fait nouveau d'une société qui n'a jamais construit pareil matériel auparavant et s'attendre à ce que le premier train mis en service fonctionne sans aucun problème. A mon avis, l'erreur en ce qui concerne les trains LRC a été précisément une répétition de ce que nous avons fait avec les trains turbo, c'est-à-dire qu'il n'y a eu aucun développement pendant de nombreuses années. Nous croyons pouvoir tout simplement placer une commande pour quelques nouvelles voitures sans avoir procédé à des essais et nous attendre à ce qu'elles fonctionnent sans problèmes. L'industrie de l'automobile n'est pas dirigée de cette façon. Si les avions étaient construits ainsi, ils s'écraseraient continuellement. Le problème vient du fait qu'il y a eu une absence totale de développement au cours d'une longue période de temps. Et la même chose se produira en ce qui concerne le service transcontinental. Il n'est pas exploité depuis maintenant si longtemps, qu'il y aura soudainement une grande pression en ce qui concerne les délais et nous voudrons obtenir des résultats immédiats, après avoir passé des années à ne rien faire. Soudainement, nous voulons ce service immédiatement et si nous procédons ainsi, nous aurons des problèmes. La seule erreur en ce qui concerne les trains LRC vient du fait qu'ils ont été mis en service trop vite et qu'ils sont trop perfectionnés pour nos besoins.

Le sénateur Riley: Monsieur Campbell, vous avez mentionné ce qu'il en coûte au gouvernement pour les subventions indirectes aux aéroports et aux services d'autobus. Vous avez aussi mentionné les aérogares. L'autre jour, nous avons entendu le témoignage de M. Wendlandt de CP Air. Il a souligné que CP Air ne recevait aucune subvention. On lui a indiqué que les aéroports étaient là pour être utilisés par CP Air; les services météorologiques ainsi que tous les différents services rattachés aux aéroports sont en place, ce qui fait plus que compenser le montant des taxes imposées aux services voyageurs. Il a ajouté qu'il ne pourrait pas maintenir les services ferroviaires parce qu'il ne recevait aucune subvention. La même chose est vrai en ce qui concerne les autobus. Je crois que le gouvernement canadien a investi près de 45 millions de dollars pour les autoroutes ces dernières années sans compter la taxe sur l'essence, est tout cela sert à subventionner les services d'autobus. Toutefois, il s'agit d'une toute autre question. Pour revenir aux trains LRC, ils ne sont adaptables qu'au service Québec-Windsor. Est-ce exact?

M. Campbell: C'est le corridor où sont utilisés les trains LRC, et je crois que les choses en resteront probablement là.

Le sénateur Graham: Puis-je obtenir certaines précisions, monsieur le président? Vous avez dit que c'est dans ce corridor que sont utilisés les trains LRC. Ceux-ci sont-ils adaptables à d'autres réseaux du pays?

M. Campbell: Le problème en ce qui concerne les trains LRC vient du fait que c'est un matériel si perfectionné que, pour l'utiliser ailleurs dans le pays, il faudrait prévoir des installations et d'entretien dans toutes les régions du pays où ils seraient utilisés. Cela est peu probable, malgré les promesses et les espoirs qui ont été exprimés il y a trois ou quatre ans. On ne peut maintenir ce service entre Montréal et Toronto, donc je

[*Text*]

chances of running it elsewhere are pretty slim at the moment, unless we go through another ten years of development.

Senator Riley: When we talk about that, I have here a story that was written by an investigative reporter for the Toronto *Globe and Mail* and published under date of March 12, 1984. It quotes a number of people, including a VIA spokesman, Cedric Jennings, and I presume this is part of a quote:

> It's only fair to note that around the world, many railroad companies have had difficulties making a reactive banking system work.

The reactive banking system has not worked with VIA, is that right?

Mr. Campbell: As far as I know, that is correct.

Senator Riley: Now, despite a statement made to this committee during the last session of Parliament that eventually VIA LRC trains will be put into service in the Atlantic provinces, this article says that:

> Via has abandoned plans to use the LRC outside the corridor, saying that what used to be called an all-purpose train is not cost-efficient on routes with low passenger density.

Do you agree with that statement?

Mr. Campbell: Senator, if I could put it this way: I always felt the promises to use the LRC outside of the corridor were very optimistic statements.

Senator Riley: That proposition, however, was held out to this committee.

Mr. Campbell: That is correct, but I felt at that time and still feel that they were unrealistic, because they assumed that the LRC would work perfectly from the day it was received and that there would be no maintennence problems of any kind and that, therefore, you could take two train sets, put them between Halifax and St. John, for example, and operate them on daily service without back-up, without anticipation of any maintenance problems and with schedules that only the LRC could meet. That was unrealistic, in my view. Also, in my view, it was very naive of the people who heard that to believe it. Perhaps that is a little easier to forgive, because when it is promised that things are going to be a lot better, people want to believe that.

Senator Riley: From your experience as vice president for rail passenger service for CN and subsequently for VIA, would you say that there is very little prospect of any improved rolling stock being developed between Halifax and Montreal?

Mr. Campbell: No, I do not believe that that is a true statement. I think rolling stock can be developed but, as far as I can tell, we have not seen any real, hard target dates. For example, we have been told that there will be some prototypes displayed at Expo '86. Presumably the prototype is for long-haul service, which would apply between Halifax and Montreal and also between Montreal and Vancouver.

Senator Riley: Is that a locomotive only?

[*Traduction*]

suis d'avis que les chances de mettre ces trains en service ailleurs sont très minces dans le moment, à moins que nous acceptions de passer dix autres années à les mettre au point.

Le sénateur Riley: Cela me rappelle un article d'un reporter qui a fait une enquête pour le *Globe and Mail* de Toronto et qui a été publié le 12 mars 1984. Cet article cite un certain nombre de personnes, y compris Cedric Jennings, porte-parole de VIA, et on peut y lire entre autres,

> «Il n'est que juste de noter que dans le monde entier, un grand nombre de sociétés ferroviaires ont éprouvé des difficultés avec un système bancaire peu réactionnaire.

Ce fut le cas en ce qui concerne VIA, n'est-ce pas?

M. Campbell: Autant que je sache, oui.

Le sénateur Riley: Malgré les déclarations qui ont été faites devant le présent comité au cours de la dernière session du Parlement selon lesquelles à la longue VIA mettrait en service les trains LRC dans les provinces atlantiques, on peut lire ce qui suit dans le même article:

> VIA a abandonné ses projets de mettre en service les trains LRC à l'extérieur du corridor, déclarant que ce que nous appelons les trains ordinaires «tous services» ne sont pas rentables sur les trajets à faible densité de voyageurs.

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

M. Campbell: Sénateur, si je puis m'exprimer ainsi, j'ai toujours eu l'impression que les promesses concernant la mise en service des trains LRC à l'extérieur du corridor étaient très optimistes.

Le sénateur Riley: Ces propos ont toutefois été tenus devant le présent Comité.

M. Campbell: C'est exact, mais j'ai eu l'impression à ce moment-là, et je le crois encore, qu'ils ne sont pas réalistes, parce que l'on présume ainsi que les trains LRC fonctionneraient parfaitement le jour même où ils sont mis en service et qu'il n'y aurait aucun problème et par conséquent, on pourrait mettre en service deux trains entre Halifax et Saint-Jean, par exemple, et exploiter un service quotidien sans installations et sans prévoir de problèmes d'entretien et avec des horaires que seuls les trains LRC pourraient respecter. À mon avis, ce n'est pas réaliste. Aussi, il serait très naïf de la part de ceux qui ont entendu pareilles déclarations d'y croire. C'est peut-être un peu excusable parce que lorsqu'on entend des promesses voulant que les choses vont s'améliorer, on veut y croire.

Le sénateur Riley: Selon votre expérience, en tant que vice-président des services voyageurs, du CN et par la suite de VIA, diriez-vous qu'il y a très peu de chances que le matériel roulant amélioré soit mis en service entre Halifax et Montréal?

M. Campbell: Non, je ne suis pas de cet avis. Je crois que le matériel roulant peut être mis au point, mais autant que je sache, aucune date n'a été fixée à cet égard. Par exemple, on nous a dit qu'on allait montrer des prototypes à l'Expo 86. On peut supposer que le prototype en question sera du type longue distance, pour utilisation entre Halifax et Montréal et entre Montréal et Vancouver.

Le sénateur Riley: Une locomotive seulement?

[*Text*]

Mr. Campbell: I am not sure what is intended. I have heard that there will be prototypes displayed. A prototype could be anything from a cardboard mock-up to an actual operating piece of equipment and I simply leave it to your imagination, sir, that, once you have a firm design, it takes a full two years to build that design. This is 1984. If we are to have a full prototype on the rails for display in Expo '86, then there is very little time to waste in terms of starting to build. I simply leave that with you. If we are to have that full train in service by 1989 or 1990, first you must have a prototype and then you must test it and then another two or three years must pass before it is in service. In other words, there is very little time to lose if we are to meet a target date of 1989 or 1990.

Senatr Riley: So there is very little prospect of improving the rolling stock between Halifax and Montreal for the next ten years?

Mr. Campbell: I would not go that far. It depends entirely on the urgency that attends the development process. I simply put it to you, sir, that I have lived a long time and heard a lot of promises. There are a great many people who like to believe what they hear and, when three years have passed, they come back and conveniently seem to forget the promises that were made to them. The years pass so quickly and the time required to do a decent job on a piece of equipment as important and complex as that which we are discussing is certainly not a short period of time. In my opinion, it is a tragedy that we have allowed so much time to elapse without making these firm decisions.

Senator Riley: What was made to us was not a promise by VIA Rail; it was a statement that, "We will have the LRC in operation within a few years in the Atlantic provinces."

Mr. Campbell: I am afraid I cannot comment on that, sir. I think there has been some back-tracking on that. With respect to the LRC, I think realistically that the expectation of LRC service in the Atlantic provinces—or elsewhere outside of the corridor—even with the best will in the world I do not believe that anyone really now believes that it is possible. However, I assume that, at the time that promise was made, VIA really did believe it was possible.

Senator Riley: VIA Rail still does not have an act, with any mandate to operate, does it?

Mr. Campbell: That is my basic thesis, yes sir.

Senator Graham: Could I ask what that would do, if they had an act, in terms of service?

Mr. Campbell: I think what it would do, sir, is that for the first time it would allow the kinds of questions that we are discussing here to be debated in Parliament and it would force the issue. The government has to either acknowledge that there is no future, or acknowledge that there is a future, in which case the next question is: "What are we doing about it, and when?" Probably the most effective way of bringing these kinds of questions right out in pubic is to debate the mandate in public and have it defined that way. In my view, there is no way of escaping the conclusions of that kind of debate.

[*Traduction*]

M. Campbell: Je n'en suis pas certain. On m'a dit qu'on allait exposer des prototypes. Un prototype peut se présenter sous bien des formes, de la maquette en carton à la véritable machine, et je vous signale simplement, monsieur, qu'une fois que la conception est terminée, la construction d'après les plans prend deux bonnes années. Nous sommes en 1984. Si l'on veut présenter un prototype sur rails à l'Expo 86, il reste bien peu de temps à perdre avant de commencer la construction. C'est tout ce que je puis vous dire. Si l'on veut que tout le train soit mis en service en 1989 ou 1990, il faudra d'abord réaliser un prototype et le tester, puis on devra encore attendre deux ou trois ans avant que le train puisse être mis en service. Autrement dit, il n'y a plus de temps à perdre si nous voulons respecter le délai de 1989 ou 1990.

Le sénateur Riley: On a donc peu d'espoir de voir s'améliorer la qualité du matériel roulant en service entre Halifax et Montréal avant une dizaine d'années.

M. Campbell: Je n'irais pas jusque là. Tout dépend de la rapidité avec laquelle on procéde. Tout ce que je dis, c'est que je ne suis pas né d'hier et j'ai entendu bien des promesses. Bien des gens aiment croire ce qu'ils entendent, mais au bout de trois ans, ils font comme s'ils avaient oublié les promesses qu'on leur a faites. Les années s'écoulent si vite, et il faut beaucoup de temps pour faire du bon travail lorsqu'il s'agit de matériel aussi important et complexe que celui dont nous discutons. A mon avis, il est bien regrettable que nous ayons laissé passer autant de temps avant de prendre des décisions fermes.

Le sénateur Riley: VIA Rail ne nous a pas fait de promesse, mais a simplement déclaré: «Nous mettons le LRC en service d'ici quelques années dans les provinces de l'Atlantique.»

M. Campbell: Je crains de ne pouvoir commenter cette déclaration, monsieur. Je pense qu'il y a eu un certain recul à ce sujet. Pour ce qui est du LRC, je pense que personne ne s'attend que ce train puisse être mis en service dans les provinces de l'Atlantique ou ailleurs à l'extérieur du corridor, même avec la meilleure volonté du monde. Toutefois, je suppose qu'au moment où la promesse a été faite, VIA y croyait vraiment.

Le sénateur Riley: VIA Rail n'est pas encore régie par une loi lui conférant son mandat n'est-ce pas?

M. Campbell: C'est exact, monsieur, c'est là mon argument de fond.

Le sénateur Graham: Puis-je demander en quoi le service serait diffèrent s'il existait une loi régissant VIA?

M. Campbell: A mon avis, monsieur, une loi permettrait enfin que les questions que nous discutons ici soient débattues au Parlement, qui serait forcé d'agir. Le gouvernement doit déterminer si ce secteur est prometteur ou non et s'il l'est, il doit s'interroger sur la marche à suivre et l'échéanciée à adopter. Probablement que la meilleure façon de rendre ces questions publiques est de débattre et de faire définir le mandat de l'entreprise en public. A mon avis, on ne peut échapper aux conclusions de ce genre de débat.

[*Text*]

Senator Riley: This article goes on to say:

> In 1971, William Bailey, one of the train's designers, called LRC 'the most imaginative innovation in railway design since the 1930s.' Via invested almost $100 million on its first order for 21 locomotives and 50 coaches. (Another 10 locomotives and 50 coaches, costing $100 million, have been ordered since.)

Do I take that those locomotives and coaches are only adaptable to the Quebec-Windsor route?

Mr. Campbell: Senator, if I may go back to your comment with respect to Bill Bailey, at the time Bill Bailey made that statement, I was working with him on the initial designs for the LRC, and I can tell you the history of that. Mr. Bailey was a designer with Alcan Aluminum at the time and, at this time, he is still with Alcan Aluminum. Our view of the Turbo train was that it was too sophisticated and too expensive for the use to which we were putting it. It was a train that was capable of travelling at 125 miles per hour when we only needed a capability of 95 miles per hour. Therefore, the sophistication that we were paying for and the complications that went with it did not seem to be worth the candle. This was my personal view and it was also the view of Mr. Bailey, who was also trying to sell aluminum. We decided at the time that there ought to be a better way; that we could have something more conventional that would do the same job cheaper.

Back in 1967 when this project started, the initial development of the LRC as a train concept was funded by Alcan, in co-operation with two other companies, and they brought the project to what I would call a very preliminary design stage. They actually buil a car, but it was not a very sophisticated car. It stayed there in that state for about five years. At that time it was taken over as a design concept by Bombardier and the operating specifications for the train were written by Transport Canada. Transport Canada insisted that the train had to be what they called "state-of-the-art"—125 miles per hour capability and everything that went with that.

Senator Riley: Is that approximately 200 kilometres per hour?

Mr. Campbell: That is correct. My opinion is that the design specifications were very sophisticated—and they were beautiful if they had worked—but the problem was that they had not been built before. Therefore, in the complexity of the machine lies the problem of using it outside of the Quebec-Windsor corridor. You have to have enough equipment for backup; you have to have the proper maintenance facilities; you have to have people trained who can use it and service it; and, therefore, the chances of using the equipment in that form outside of a highly concentrated area is really not possible simply because it is a complicated piece of equipment. You do not try to fly 747s into any airport where there is no service capability. You must only use the equipment where you have the backup for it.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: L'article poursuit:

> En 1971, M. William Bailey, l'un des concepteurs du train a baptisé le LRC l'innovation ferroraire la plus originale depuis les années 30. VIA Rail a investi près de 100 millions de dollars pour l'achat initial de locomotives et de 50 voitures. (Elle a par la suite commandé dix autres locomotives et 50 autres voitures au même coût.)

Dois-je en conclure que ce matériel ne peut servir que sur le corridor Québec-Windsor?

M. Campbell: Sénateur, j'aimerais en revenir à votre observation au sujet de Bill Bailey. Lorsqu'il a fait cette déclaration, je travaillais avec lui sur les premiers plans du LRC, et je peux la replacer dans son contexte. M. Bailey était à l'époque dessinateur pour Alcam Aluminium, et il l'est encore à l'heure actuelle. Nous étions d'avis que le train turbo était trop complexe et trop coûteux pour l'utilisation que nous voulions en faire. Il pouvait rouler à 125 milles à l'heure, alors que nous n'avions besoin que d'un train capable de rouler à 95 milles à l'heure. Par conséquent, le matériel complexe que nous devions payer et les complications connexes ne semblaient pas en valoir la chandelle. J'étais de cet avis, ainsi que M. Bailey. Ce dernier essayait également de vendre de l'aluminium. Nous avons pensé à ce moment-là qu'il devait y avoir un meilleur moyen; que nous pouvions trouver quelque chose de plus conventionnel pouvant satisfaire à nos besoins, à un coût moins élevé.

En 1967, lors du lancement de ce projet, la mise au point initiale du concept du train LRC a été financée par Alcan, en collaboration avec deux autres compagnies. C'est ainsi que le projet a abouti à ce que j'appellerai l'étape préliminaire de la conception. Les sociétés en cause ont construit un wagon, mais il n'était pas très perfectionné. La situation en est restée là pendant à peu près 5 ans. A cette époque, la conception du LRC a été reprise par la société Bombardier, ses caractéristiques d'exploitation ayant été établies par Transports Canada, qui avait insisté pour que le train soit «à la fine pointe du progrès», c'est-à-dire qu'il ait une capacité de rouler à 125 milles à l'heure et le reste à l'avenant.

Le sénateur Riley: C'est-à-dire approximativement 200 kilomètres à l'heure?

M. Campbell: C'est exact. J'estime, quant à moi, que les caractéristiques de conception du LRC étaient très avancées, et ce train aurait été une merveille si tout avait bien marché, mais le hic, c'est qu'il n'avait jamais été construit auparavant. En outre, à la complexité intrinsèque de ce train s'ajoute le problème de son utilisation à l'extérieur du corridor Québec-Windsor. Il faut suffisamment d'équipement de relève, des installations d'entretien appropriées, des employés compétents qui peuvent utiliser le matériel et en assurer le service . . . Ainsi, il devient impossible d'utiliser rationnellement ce genre de matériel à l'extérieur d'une zone densément urbanisée tout simplement parce qu'il s'agit d'un équipement extrêmement compliqué. On n'essaie pas de faire atterrir un Boeing 747 à un aéroport où il n'y a pas d'installations de service. On ne doit donc utiliser le matériel qu'aux endroits dotés des installations nécessaires.

[*Text*]

Senator Riley: We have a train set now with a locomotive capable of carrying that train at the rate of 200 kilometres an hour?

Mr. Campbell: That is correct.

Senator Riley: At what maximum speed can it run?

Mr. Campbell: The speed is 90 or 95 depending on what part of the corridor it is used on.

Senator Riley: How long would you say, in your expert opinion, that it runs at 95?

Mr. Campbell: With the Turbo that had the same top speed it used to be that approximately two-thirds of the distance between Montreal and Toronto was operated at 95 miles per hour, and the balance at something less than that.

Senator Riley: Having in mind that there are 300 level crossings between Montreal and Toronto?

Mr. Campbell: That is correct.

Senator Riley: We have now spent $100 million for the first order of 21 locomotives and 50 coaches, and we are spending another $100 million for 10 more locomotives and 50 coaches, and the analogy would be that we are using a cadillac on a rural route mail delivery; is that correct?

Mr. Campbell: To be fair, Senator Riley, at the time that these specifications were written, there was some expectation that we would have a high-speed rail corridor where we could use that equipment and certainly before the end of its reasonable lifetime. That is a matter of judgment. If it should transpire that we never use that equipment in its lifetime at more than 95 miles per hour, quite obviously it is more than we need. On the other hand, if the decision is eventually taken to build a high-speed corridor between Quebec and Windsor, or even Montreal and Toronto, where we could get full use of that equipment, then in retrospect that decision might not be so bad.

Senator Riley: Do you think we could avoid those level crossings by building a new right-of-way?

Mr. Campbell: That is right, we would have to build a new right-of-way.

Senator Riley: Do you have a ball park estimate as to what that would cost?

Mr. Campbell: I do not know. I believe that VIA Rail has completed studies and have given these to the Minister of Transport. I think it is his intention to make them public at some time in the near future. I understand that we are talking about several billion dollars. It is not a small sum of money but then you do not get anything for nothing. It was the same as when we looked at the second airport in Toronto and even five years ago; we were looking at several billion dollars. You do not buy anything of that magnitude for small sums of money. On the other hand, that is not the test. The test is what it will do for us.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Nous avons actuellement une rame de trains dont la locomotive peut atteindre une vitesse de 200 kilomètres à l'heure?

M. Campbell: C'est exact.

Le sénateur Riley: Quelle est la vitesse maximum?

M. Campbell: La vitesse est de 90 ou 95 milles à l'heure, selon la partie du corridor où voyage le train.

Le sénateur Riley: Pendant combien de temps, selon vous qui êtes spécialiste en la matière, le train peut-il voyager à 95 milles à l'heure?

M. Campbell: Les trains turbo qui pouvaient atteindre la même vitesse maximum voyagaient à 95 milles à l'heure pendant environ les deux tiers de la distance entre Montréal et Toronto, et le reste du trajet à une vitesse quelque peu inférieure.

Le sénateur Riley: Même s'il y a 300 passages à niveau entre Montréal et Toronto?

M. Campbell: C'est exact.

Le sénateur Riley: Nous avons maintenant dépensé 100 millions de dollars pour la première commande de 21 locomotives et 50 voitures, et nous allons dépenser encore 100 millions pour 10 autres locomotives et 50 voitures. On pourrait faire l'analogie suivante: c'est comme utiliser une Cadillac pour la livraison du courrier sur une route rurale, n'est-ce pas?

M. Campbell: Pour être juste, sénateur Riley, à l'époque où ce devis descriptif a été préparé, on croyait jusqu'à un certain point qu'il y aurait un corridor ferroviaire où les trains à grande vitesse pourraient rouler avant la fin de leur vie utile prévue. C'est une question de jugement. S'il devait arriver que ce matériel ne roule jamais à plus de 95 milles à l'heure pendant leur vie utile prévue, il va sans dire que nous aurions acheté du matériel trop sophistiqué. Par contre, si on décidait un jour de construire un corridor pour trains à grande vitesse entre Québec et Windsor ou même entre Montréal et Toronto, nous pourrions faire de ce matériel roulant l'usage pour lequel il a été conçu, auquel cas cette décision ne semblerait pas si mauvaise, en rétrospective.

Le sénateur Riley: Croyez-vous qu'on puisse éviter les passages à niveau en aménageant une nouvelle emprise?

M. Campbell: Précisément, pour les éviter, il faudrait construire une nouvelle emprise.

Le sénateur Riley: A votre avis, combien de tels travaux coûteraient-ils, approximativement?

M. Campbell: Je ne sais pas. Je crois que VIA Rail a terminé des études et les a remises au ministre des Transports. Celui-ci aurait l'intention de les rendre publiques dans un avenir rapproché. Plusieurs milliards de dollars sont en jeu ici. Ce n'est pas une bagatelle, mais on n'a rien pour rien. C'était la même chose lorsque nous envisagions de construire un deuxième aéroport à Toronto; même il y a cinq ans, nous parlions déjà de plusieurs milliards de dollars. Des projets de cette envergure coûtent très cher. Par ailleurs, ce n'est pas tellement l'argent qui compte mais l'utilité réelle d'un projet.

[*Text*]

Senator Riley: The test is that we are prepared to spend a ball park estimate of another $2 billion for operating the LRCs between Quebec and Windsor but nothing in the maritimes or in the west, as far as the present plans are concerned. Perhaps you have knowledge of other plans.

Mr. Campbell: No. I think the two things stand on their own. I am not against the corridor and I do not like to get into the argument that says we should not have it in the corridor because we cannot also do it in the maritimes or in the west. I think the situations stand on their own. They must be justified on their own and that is what we have said. That is the kind of argument that I do not really enjoy because it suggests that somebody is getting something at the expense of somebody else. If the corridor and the expenditure of $2 billion—if it is that sum—on a high speed rail corridor between, say, Quebec and Windsor, is justified on economic grounds, then I think it stands on that. I am also saying, and I said it in my paper, that until we have a fair and reasonable test of new equipment in the other parts of Canada, we will never know what the possibilities are there. That, as a separate thing, must stand on its own, and it deserves to be tested equally, but not necessarily at the expense of whatever happens between Montreal and Toronto.

Senator Riley: At the time that the Atlantic was eliminated by the Order in Council, did you agree with that?

Mr. Campbell: My personal views at the time were immaterial. Obviously, as an employee of VIA Rail it was very difficult to express any views. I can tell you now that my feeling was one of great regret. I could see the problem because we had not re-equipped trains. Even when I was vice-president of passenger marketing at Canadian National in 1974, 1975 and 1976, we had made the point repeatedly that unless there was some renewal of equipment we could not keep operating those services because they would become too expensive. VIA was formed in 1977, and we went another four years with the kind of escalation of costs that you recognize occurred. Obviously, something had to give.

I felt very badly that the time had been lost not only from 1974 on but, more particularly, since VIA had been formed and that no commitment had been made to new equipment and, that, in fact, the government faced the problem of what to do because the situation had gotten out of hand. Therefore, they had a very difficult problem. I felt badly that the thing had been allowed to get to that stage.

Senator Riley: Did the elimination of the Atlantic do anything other than reduce the revenue for VIA?

Mr. Campbell: I have not seen VIA's figures and I cannot comment on it. What was happening, of course, was that we were on an escalator going up in terms of cost. People are always looking to see where the savings were made and if they were realized. The only way you can measure the results is

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: La question est de savoir si nous sommes prêts à consacrer deux autres milliards de dollars pour exploiter les LRC entre Québec et Windsor en laissant les Maritimes ou l'Ouest complètement dépourvus, selon les plans actuels. Peut-être êtes-vous au courant de l'existence d'autres plans?

M. Campbell: Pas du tout. Je crois qu'il s'agit de choses différentes. Je ne suis pas contre le corridor, et je refuse l'argument selon lequel nous ne devrions pas exploiter les LRC dans le corridor parce que nous ne pouvons pas les exploiter dans les Maritimes ou dans l'Ouest. Je pense que les deux situations sont distinctes. Elles doivent être considérées individuellement, et c'est d'ailleurs ce que nous avons dit. Je n'aime pas ce genre d'argument parce qu'il laisse entendre que certains profitent d'un projet au détriment des autres. Si le corridor et la dépense de deux milliards de dollars—dans la mesure où il s'agit de cette somme—pour un corridor ferroviaire à haute vitesse entre, disons, Québec et Windsor, sont justifiés sur le plan économique, j'estime que cela suffit. Je dis également, et je l'ai consigné dans mon mémoire, que tant que nous n'aurons pas fait des essais raisonnables du nouveau matériel dans les autres régions du Canada, nous en ignorerons le potentiel d'exploitation. Ce projet est indépendant de celui du corridor, et il mérite de faire l'objet d'un essai, mais pas nécessairement aux dépens de l'éventuel service entre Montréal et Toronto.

Le sénateur Riley: A l'époque où l'*Atlantique* a été éliminé par décret du Conseil, étiez-vous d'accord?

M. Campbell: Mes vues personnelles à l'époque sont sans importance. Manifestement, en tant qu'employé de VIA Rail, il était difficile pour moi d'exprimer une opinion. Je peux vous dire aujourd'hui que je regrettais beaucoup la décision qui avait été prise. Je pouvais concevoir le problème parce que nous n'avions pas rééquipé les trains. Même quand j'étais vice-président de la commercialisation du service voyageurs au Canadien national en 1974, 1975 et 1976, nous avons dit et redit que si le matériel n'était pas renouvelé au moins en partie, nous ne pourrions assurer l'ensemble des services parce qu'ils deviendraient trop coûteux. VIA a été formée en 1977 et nous avons connu quatre autres années d'escalade des coûts, comme vous le savez. Il était inévitable que ça craque quelque part.

Je déplorais vivement que nous ayons perdu du temps, non seulement depuis 1974, mais surtout depuis la création de VIA, sans qu'il y ait eu d'engagement à l'égard de l'achat de nouveau matériel et, qu'en fait, le gouvernement ne se soit décidé à s'attaquer au problème qu'une fois celui-ci devenu incontrôlable. Par conséquent, il s'est retrouvé avec une situation très difficile sur les bras. Je regretterais vivement qu'on ait laissé les choses se détériorer à ce point.

Le sénateur Riley: Est-ce que la suppression du service de l'Atlantique a eu d'autres résultats que celui de réduire les recettes de VIA?

M. Campbell: Comme je n'ai pas vu les chiffres de VIA, je ne suis pas en mesure de les commenter. Ce qui se produisait, évidememnt, c'était que nous assistions à une escalade des coûts. Les gens veulent toujours savoir où et quand les économies ont été réalisées. Or, la seule façon de mesurer les résultats est de les comparer à ceux qui auraient été obtenus si rien

[*Text*]

against what it would have been otherwise, and that we will never have figures for.

Senator Riley: Were you not on an escalator also as far as ridership was concerned?

Mr. Campbell: Yes, it was very good.

Senator Riley: Was not the Atlantic ridership increasing steadily?

Mr. Campbell: Yes, but I think Senator Perrault made the point when talking about the Supercontinental that even if the train was full to capacity you were still going to lose money with it because of the kind of equipment you were operating. We were right back to the situation that I described in 1967 when we had completed the Red, White and Blue program and the logic of that suggested a re-equipping of the long-distance services.

For your information, we did an estimate at CN in 1967 of the cost of re-equipping the Canadian National service between Montreal and Vancouver. It was between $25 million and $40 million. We estimated that our costs would have been reduced by approximately 40 per cent by doing that, and that the benefits would have been that the loss would have been virtually eliminated. The reason that it was not done was because of the view of many people that there was no future in that service and so the option was never taken. Fifteen years later Transport 2000 did a study of the costs of re-equipping two trains, and the figure was in the hundreds of millions of dollars. Therefore, for relatively modest amounts, you can see what we could have achieved in 1967, but we did not do it because people felt there was no future in the service. Now the cost is several hundreds of millions of dollars, and people are wondering whether we should do it because it costs so much.

I am simply saying that the decision has to be made one way or the other: You either re-equip it or you get rid of it. Let's not be sentimental about it. Let's recognize that that's the choice.

My point is that because some people are unhappy with facing that choice, we have a policy of drift. We are really just pushing it back all the way. If you are not prepared to spend the money—and that may be a very valid, legitimate point of view—then discontinue the service because it is an embarrassment to everyone.

Senator Graham: Just for the record, am I correct that the decision to abandon the Atlantic was made by VIA Rail?

Mr. Campbell: The choice given to VIA was one train or the other.

Senator Graham: Who was the choice given to them by?

Mr. Campbell: By the government. It was one train or the other.

Senator Graham: I meant that in the form of a question.

Mr. Campbell: It is Hobson's choice. It happened at a time when the *Atlantic* was the most popular train in terms of numbers of people, but the other train had a much longer history of

[*Traduction*]

n'avait été changé, et ce sont des chiffres que nous n'aurons jamais.

Le sénateur Riley: N'y avait-il pas aussi une certaine escalade du côté de la clientèle?

M. Campbell: Oui, la clientèle augmentait sensiblement.

Le sénateur Riley: Est-ce que la clientèle de l'Atlantique n'augmentait pas régulièrement?

M. Campbell: Oui, mais je crois que le sénateur Perrault a fait valoir, en parlant du Supercontinental, que même si le train était rempli à capacité, nous perdrions de l'argent en raison de la vétusté même du matériel exploité. Cela nous ramenait directement à la situation que j'ai décrite en 1967 lorsque nous avons mis fin au programme des tarifs Rouges, Blancs et Bleus et que la logique de cette décision supposait un rééquipement des services continentaux.

Pour votre gouverne, en 1967, nous avons évalué entre 25 et 40 millions de dollars le coût du rééquipement du service du Canadien National entre Montréal et Vancouver. Nous estimions que cela nous permettrait de réduire nos coûts d'environ 40 p. 100 et que les profits seraient tels que les pertes seraient à toutes fins utiles éliminées. Parce que trop de gens estimaient que ce service n'avait aucun avenir, la décision n'a jamais été prise. Quinze ans plus tard, Transport 2000 effectue une étude des coûts de rééquipement des deux trains et en arrive à un nouveau chiffre de plusieurs centaines de millions de dollars. C'est ainsi que pour des sommes relativement modestes, vous pouvez voir ce que nous aurions pu réaliser en 1967 mais n'avons pas fait, parce que des gens estimaient que le service n'avait aucun avenir. Maintenant que nous savons qu'il en coûtera plusieurs centaines de millions de dollars, nous nous demandons si nous devrions le faire puisque les coûts sont trop élevés.

Je dis simplement qu'il faut prendre une décision: ou bien on rééquipe le service ou on s'en débarrasse. Ne faisons pas de sentiment à ce sujet. Admettons que c'est le seul choix qui s'offre à nous.

A mon avis, parce que certains n'apprécient guère de devoir faire face à ce choix, j'estime que nous avons une politique de laissez-faire. Nous ne faisons que repousser l'échéance. Si nous ne sommes pas prêts à dépenser ce qu'il faut—et cela peut être un point de vue très valable et très légitime—supprimons carrément le service parce que c'est un sujet d'embarras pour tout le monde.

Le sénateur Graham: Aux fins du compte rendu, est-il vrai que la décision d'abandonner l'Atlantique a été prise par VIA Rail?

M. Campbell: VIA avait le choix entre un train ou l'autre.

Le sénateur Graham: Qui lui a imposé ce choix?

M. Campbell: Le gouvernement. C'était un train ou l'autre.

Le sénateur Graham: Qui précisément?

M. Campbell: C'est le choix de M. Hobson. Cela s'est produit à une époque où l'*Atlantique* était le train le plus populaire auprès de la clientèle, mais l'autre train avait une bien

[*Text*]

service and it operated entirely within Canada. From a historic point of view there was no question. Unhappily, we chose the one that went through the State of Maine. It was not an easy choice.

Senator Riley: But the ridership on the *Atlantic* was higher than it was on the *Ocean*.

Mr. Campbell: You are quite right; it was at the time.

The Chairman: You have made a comparison between Amtrak and VIA operations. You have also referred to the failures of the LRCs and the Turbo trains. Was it possible to expect to be able to run passenger trains at speeds of 120 mph on tracks used by freight trains?

Mr. Campbell: No, sir, it was never expected that that would be possible. The basic reason is not just the track; the basic reason is the difference in the speed of operation of freight and passenger trains. According to the Canadian Transport Commission, you cannot have a differential of more than 30 miles per hour because of the timing of crossing protection. Although the tracks in many parts of that line tested at 130 and 140 miles an hour, the principal problem was one of interference with the operation of freight and passenger on the same line.

The Chairman: Coming back to your comparison with Amtrak, what is the percentage of the track used by Amtrak which is solely used for Amtrak passenger service?

Mr. Campbell: I do not think there is any at the moment with the possible exception of their northeast corridor between Boston and Washington. The section between New York and Washington is a four-track right of way and, traditionally, the two inside tracks have been used almost exclusively for passenger services and the two outside tracks for freight. Simply because of the volume of traffic, they were able to make a separation. They have done a lot of upgrading on the passenger tracks between Washington and New York.

The Chairman: This is the triangle?

Mr. Campbell: Yes. I do not recall that they built any completely new right of way. Perhaps they did in some small sections, but there has been no large construction of a separate right of way.

The Chairman: Amtrak has always done a lot of updating of their passenger cars. In their own facilities they also electrified passenger cars. Could VIA have done that in Canada with the facilities that they have to live with?

Mr. Campbell: It could have been done although it would have been very expensive. When Amtrak undertook its major program of refurbishing its single-level cars, it did it at a facility which they bought and equipped near Chicago. They did that because they could not operate new double-deck

[*Traduction*]

plus longue histoire de service et son parcours était entièrement à l'intérieur du Canada. D'un point de vue historique, la question ne se posait pas. C'est à risque que nous avons choisi celui qui passait par l'État du Maine. Ce n'a pas été un choix facile.

Le sénateur Riley: Mais la clientèle de l'*Atlantique* était plus nombreuse que celle de l'*Océan*.

M. Campbell: Vous avez tout à fait raison; c'était ainsi à l'époque.

Le président: Vous avez fait une comparaison entre Amtrak et VIA. Vous avez également fait état des problèmes des LRC et des trains turbo. Était-il réaliste de s'attendre à ce que ces trains de voyageurs soient en mesure de rouler à 120 milles à l'heure sur des voies ferrées utilisées par les trains de marchandises?

M. Campbell: Non, nous ne sommes jamais attendus à cela. Le problème ne tient toutefois pas seulement à la voie ferrée; le véritable problème, est la différence de vitesse ou de fonctionnement entre les trains de marchandises et les trains de voyageurs. La Commission canadienne des Transports exige qu'il n'y ait pas de différence de plus de 30 milles à l'heure entre les deux types de trains à cause du chronométrage des systèmes de protection des passages à niveau. Même si sur de nombreux tronçons de cette voie ferrés, les rails étaient capables de supporter des vitesses de 130 et 140 milles à l'heure, le problème principal découlait de l'usage des mêmes voies par les trains de marchandises et les trains de voyageurs.

Le président: Pour revenir à votre comparaison avec Amtrak, quel est le pourcentage des voies ferrées utilisées exclusivement par Amtrak pour son service voyageurs exclusivement?

M. Campbell: Je crois qu'il n'en utilise aucune en ce moment, si ce n'est peut-être le corridor nord-est entre Boston et Washington. Le tronçon entre New York et Washington a quatre voies de large et, traditionnellement, les deux voies intérieures servent presque uniquement au service voyageurs et les deux voies extérieures, au services de marchandises. Simplement à cause de la densité du trafic, les Américains sont en mesure de séparer les deux types de trains. Ils ont d'ailleurs beaucoup amélioré les voies ferrée réservées aux trains de voyageurs entre New York et Washington.

Le président: C'est le triangle?

M. Campbell: Oui. Je ne me souviens pas qu'ils aient construit une emprise entièrement nouvelle. Peut-être que cela a été le cas pour de courts tronçons mais il n'y a pas eu de travaux de construction importants d'une emprise distincte.

Le président: La compagnie Amtrak a toujours beaucoup modernisé ses voitures. Elle les a également électrifiées dans ses propres usines. VIA Rail aurait-elle pu faire de même au Canada avec les installations dont elle dispose?

M. Campbell: Elle aurait pu le faire mais cela aurait été extrêmement onéreux. Lorsque Amtrak s'est lancée dans son programme d'envergure de remise à neuf de ses voitures à un seul étage, elle l'a fait à une usine qu'elle avait achetée et équipée près de Chicago. Elle l'a fait parce qu'elle ne pouvait pas

[*Text*]

equipment east of Chicago because of the restrictions of tunnels, bridges, and so on. Therefore, they made the decision that they would take the best of their conventional equipment and put in electric heat. They spent a very large sum of money on it and fixed it up.

Yes, it could have been done.

Of course, Amtrak was formed in 1970 and, by the early 1980s, it had virtually completed the re-equipping of its services.

Senator Graham: Mr. Campbell has laid very heavy emphasis on outdated equipment. Supposing we were able to make a new start with new equipment free of debt. Could VIA Rail operate as a profitable, private enterprise in the three regions, that is, service the maritimes, the Quebec-Windsor corridor, and the west?

Mr. Campbell: I cannot prejudge that. What I have said is that I think we should try to test it and find out. One thing is certain: It would not operate profitably unless the rules under which it operated were comparable to those applied to other modes of transport.

There is one way you might do this. You might, for example, say to the two railways: "You will charge VIA for the use of your tracks, your traffic control, terminals and whatever, on a comparable basis to what Air Canada pays when it lands at Dorval or Mirabel." Therefore, VIA will only pay as it uses. In other words, there should be the same kinds of rules. It will bear the full cost of the operation of its trains, its marketing services, its sale of tickets, reservations, and so on.

You do not have to actually put those systems in place to do that; you can do it by accounting and see whether or not the results are comparable. The problem is that it is exactly comparable to a situation with transit. If you expect a transit system in a city to make money, you know that it is impossible because it is competing with the road system which is provided by the city and the province. To expect otherwise is unreasonable.

If you expect VIA or any other company to operate a rail passenger service and make an overall profit when it has to pay for all of the things that other modes do not pay for, then that is not fair. However, if you expect it to make a profit on the same basis as those other modes, I think there are many places where that could be done.

Senator Riley: What is your experience in respect to the demand by tourists for accommodation on VIA between, say, Montreal and Toronto to the western part of the country?

Mr. Campbell: I do not really have any knowledge. We do not have any direct feedback in terms of what tourist demand is on those trains. We do know—and I know from my days at VIA—that there is a very large, latent demand for train service in Canada when people come here from other countries. The reason for that is pretty understandable: A lot of people come to Canada to see the country and they cannot see it from 30,000 feet. Therefore, there is an interest in travelling by

[*Traduction*]

exploiter les nouvelles voitures à deux étages à l'est de Chicago par suite des restrictions imposées par les tunels, les ponts, etc. En conséquence, elle a pris la décision de choisir son meilleur matériel conventionnel et d'y installer le chauffage électrique. Elle a consacré une somme considérable à cette opération.

Oui, cela aurait pu être fait.

Bien entendu, Amtrak a été constituée en 1970 et elle avait pratiquement terminé le renouvellement de son matériel roulant au début des années 1980.

Le sénateur Graham: M. Campbell a beaucoup insisté sur le caractère vétuste du matériel. Supposons que nous puissions prendre un nouveau départ avec du matériel neuf, sans dettes. VIA Rail serait-elle en mesure d'exploiter à titre d'entreprise privée un service rentable dans les trois régions, à savoir les Maritimes, le corridor Québec-Windsor et l'Ouest?

M. Campbell: Je ne peux pas en juger d'avance. J'ai seulement dit que nous pourrions essayer en vue de le savoir. Une chose est sûre: elle ne pourrait pas rentabiliser ses opérations à moins que les règles d'exploitation qui la régissent soient comparables à celles appliquées aux autres modes de transport.

Il y aurait une façon de procéder; ce serait par exemple de dire aux deux compagnies de chemin de fer: «Vous facturerez à VIA l'utilisation de vos voies, le contrôle du trafic, l'usage des terminus, etc., sur une base comparable à ce que Air Canada paye pour l'atterrissage de ses avions à Dorval ou à Mirabel.» Ainsi, VIA Rail payerait en fonction de son utilisation. En d'autres termes, le même genre de règles devrait s'appliquer. Elle aurait à assumer le coût total de l'exploitation de ses trains, de ses services de commercialisation, de vente de billets, de réservations et ainsi de suite.

En fait, il n'est pas nécessaire de mettre ces systèmes en place pour procéder ainsi. De simples opérations comptables permettraient de voir si les résultats sont comparables. Le problème est exactement comparable au cas des systèmes de transit. Vous savez qu'un système de transit urbain ne peut être rentable parce qu'il entre en concurrence avec le réseau routier fourni par la ville et la province. Il est déraisonnable de s'attendre à ce qu'il en soit autrement.

Il n'est pas juste de s'attendre à ce que VIA Rail ou toute autre compagnie exploite un service voyageurs et réalise un profit global si elle doit assumer toutes sortes de frais que les autres modes de transport n'ont pas à assumer. Toutefois, on peut très bien espérer la voir réaliser un bénéfice si ses conditions d'exploitation sont les mêmes que celle des autres modes de transport.

Le sénateur Riley: D'après votre expérience, quelle est la demande de places liée au tourisme sur VIA Rail, disons entre Montréal et Toronto et la région ouest du pays?

M. Campbell: Je n'en sais rien. Nous n'avons aucune statistique directe relativement à la demande touristique sur ces trains. Nous savons—et je le sais d'après ma propre expérience à VIA Rail—qu'il existe une très importante demande latente de services ferroviaires au Canada de la part des touristes étrangers. Cela s'explique aisément. Beaucoup de gens viennent au Canada pour visiter le pays, et ils ne peuvent pas le faire depuis un avion volant à 30,000 pieds. En conséquence,

[*Text*]

train when they get here. I can say that that is a basic underlying situation. Whether all of that interest is reflected in demands for space, I could not tell you. I really do not know what the situation is and I do not even know what the trend of the conflict has been over the last two years.

Senator Riley: The other evening Mr. Wendlandt, a representative of CPR, told us that the maintenance facilities for VIA will, to a large extent, be maintained by CN employees. Is that economic?

Mr. Campbell: Initially, I understand that they will be maintained by CN employees under the direction or management control of VIA. The actual work will be performed by CN employees. I am not absolutely certain of this, but I believe that the intention is that ultimately they will take over not only the management but also the employees involved. I would suggest, however, that you check with representatives of VIA rather than accept my word for that. I think that is the intention. They must start off, however, using the skills that are available. They simply do not have the skills in place.

Senator Riley: We have been told that Amtrak carries out its own maintenance facilities with respect to the rebuilt rolling stock. Do you think it would be feasible for VIA Rail to do the same thing as far as the rolling equipment is concerned?

Mr. Campbell: Yes, I think it is quite feasible, senator. Ninety-nine per cent of all equipment maintenance, in terms of the passenger service in Canada, has been performed by CN at two locations, primarily: one at Point St. Charles and one at Transcona. I think it is a relatively simple matter to transfer the people involved—who have very specialized skills in those kinds of activities—so that they are under the management and in the employ of VIA. After all, they moved a lot of people who were railway employees in the service side of the business without any great difficulty, and I do not think that that will pose a serious problem.

Senator Riley: The newspapers in the maritimes are running an advertisement or a statement by someone in VIA Rail to the effect that the fares will be reduced by 60 per cent in order to attract travellers from the maritimes into the Golden Triangle for the LRC service. At the same time, however, we are told that the LRC is running at near capacity between Montreal and Toronto.

Mr. Campbell: I do not know all of the details of that matter. VIA has been criticized for not responding to airlines' seat sales. VIA is in a difficult position where, if it does not respond, then it is criticized for that and if it does repond, someone is bound to say that its response is excessive. You can always carry more people. After all, less than 50 per cent of the corridor services are provided by LRCs. There is a lot of conventional equipment running in the corridor and it is simply a matter not only of filling the equipment that is running but of running more equipment. They must feel that they have capacity to handle any additional traffic that is generated.

[*Traduction*]

les voyages par train les intéressent. Je peux dire qu'il s'agit là d'une situation sous-jacente fondamentale. Je ne peux pas dire si cet intérêt se reflète dans les réservations. Je ne connais vraiment pas la situation ni même les tendances du conflit au cours des deux dernières années.

Le sénateur Riley: L'autre soir, M. Wendlandt, représentant du CP, nous a dit que dans une grande mesure, le personnel du CN s'occuperait des installations d'entretien destinées à VIA Rail. Cela est-il économique?

M. Campbell: Au départ, je crois savoir que les employés du CN s'occuperont de l'entretien sous la direction ou le contrôle de VIA Rail. Les travaux eux-mêmes seront effectués par les employés du CN. Sans en être absolument certain, je crois qu'il est prévu qu'au bout du compte, VIA assumera non seulement la gestion mais aussi la supervision des employés concernés. Je vous conseille toutefois de vérifier avec les représentants de VIA Rail plutôt que de vous fier à mes propos. Je pense que c'est là l'intention ultime. Toutefois, VIA doit commencer par utiliser les compétences disponibles étant donné qu'elle n'en possède tout simplement pas.

Le sénateur Riley: On nous a dit que Amtrak possède ses propres installations d'entretien pour la modernisation du matériel roulant. Pensez-vous que VIA Rail pourrait faire de même pour l'entretien de son matériel?

M. Campbell: Oui, sénateur, je pense que c'est très faisable. En ce qui concerne le service aux voyageurs au Canada, 99 p. 100 de l'entretien du matériel est effectué par le CN principalement en deux endroits, à savoir Pointe St-Charles et Transcona. J'estime qu'il serait relativement simple de transférer les personnes concernées—qui possèdent des compétences très spécialisées dans ce genre d'activités—de façon à ce qu'elles soient administrées et employés par VIA Rail. Après tout, un grand nombre d'employés de chemins de fer ont été mutés sans grande difficulté à l'entretien courant, et je ne pense pas que cela poserait de problèmes sérieux.

Le sénateur Riley: Les journaux des Maritimes publient une annonce ou une déclaration faite par quelqu'un de VIA Rail, selon laquelle le prix des places sera réduit de 60 p. 100 pour attirer les voyageurs des Maritimes dans le Triangle d'or au profit du train LRC. Parallèlement, on nous dit toutefois que le LRC fonctionne presque à pleine capacité entre Montréal et Toronto.

M. Campbell: Je ne connais pas tous les détails de cette affaire. VIA Rail a été critiquée pour ne pas avoir réagi aux soldes de places des lignes aériennes. VIA Rail se trouve dans une situation épineuse: la critique si elle ne réagit pas, ou bien ou l'accuse de réagir de façon excessive. Il est toujours possible de transporter un plus grand nombre de voyageurs. Après tout, moins de 50 p. 100 des services du corridor sont assurés par les trains LRC. Il y a beaucoup de matériel roulant conventionnel qui circule dans le corridor et la question n'est pas simplement de remplir les trains mais d'en faire circuler davantage. Il est nécessaire d'avoir l'impression d'être capable de pouvoir accueillir tout traffic supplémentaire.

[*Text*]

Senator Riley: Specific mention is made of LRCs, so they are obviously trying to persuade people from the maritimes to travel by that means in the Golden Triangle.

Mr. Campbell: I think that if I were in VIA, I would say the same thing. LRCs still have some cachet. If you were to tell people from Halifax or Moncton that if they come from Montreal to Toronto on the train there is a good prospect of riding on an LRC, the proposal is an attractive one. It is a selling point.

Senator Riley: LRCs are operating and are operating well, but at the same time we feel, in the maritimes, that we are being neglected by VIA Rail. That is not directed to you, I say that just for the record.

Mr. Campbell: Senator Riley, if I may make one small comment, the LRC was never designed, nor was it ever intended, to be a substitute for the long-distance equipment. There is a lot of confusion about that. A lot of people have confused the use of LRCs with the re-equipping of the long-distance train between Montreal and Atlantic Canada. The LRC was never intended for that purpose and was never suitable for it.

I think if there was any confusion, perhaps people were happy to be confused because they liked to think that they were going to get something new. LRCs could never operate overnight.

Senator Riley: We would be perfectly satisfied if they restructured the present rolling stock.

Mr. Campbell: I think that the basic problem, in terms of the Atlantic provinces, is the re-equipping of the long-distance train between Montreal and Halifax, or the restoration of that service on the other line and the re-equipping of it. That is not likely to happen with LRCs. It would be done with something quite different and probably much more appropriate to the service.

Senator Riley: VIA Rail is also publishing a very colourful brochure offering a seven-day trip through the maritimes. The trip consists of a train ride between Montreal and Halifax, from there proceeding to Digby by bus, crossing over to Saint John and over to Cape Breton Island, coming back to Halifax and then returning to Montreal by train. That is hardly a trip through the maritimes, is it?

The Chairman: You are referring to Cape Breton Island? It is a lovely island, senator.

Senator Riley: That trip is held out to be a VIA Rail trip through the maritimes, and in reality it is a trip by rail from Montreal to Halifax and return.

However, Mr. Campbell, you are an old railway passenger and an expert and I want to thank you very much.

Mr. Campbell: It has been a pleasure, sir, to see you again.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Campbell, for your valuable contribution to our study.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Il est fait précisément mention des trains LRC, et il est manifeste que l'on essaie d'amener les voyageurs des Maritimes à les utiliser pour se rendre dans le Triangle d'or.

M. Campbell: Je pense que si j'appartenais à VIA Rail, je jouerais aussi cette carte. Le LRC conserve un certain attrait. Si vous dites aux habitants d'Halifax ou de Moncton qu'ils ont de bonnes chances de voyageur sur un train LRC pour se rendre de Montréal à Toronto, la proposition est séduisante. C'est un argument de vente.

Le sénateur Riley: Les LRC fonctionnent très bien mais, dans les Maritimes, nous avons tout de même l'impression qu'on nous néglige. Je ne fais pas cette remarque à votre intention, mais simplement pour le procès-verbal.

M. Campbell: Sénateur Riley, si je peux formuler une petite observation, le LRC n'a jamais été conçu ni destiné à remplacer le matériel roulant de long parcours. Il y a beaucoup de confusion à ce sujet. Un grand nombre de personnes ont confondu l'utilisation du LRC avec le renouvellement du matériel roulant du train de long parcours reliant Montréal et le Canada Atlantique. Le train LRC n'a jamais été destiné ni conçu à cette fin.

Je pense que s'il y a eu confusion, cela est dû au fait que les gens aiment à croire qu'ils vont obtenir une nouveauté. Le LRC n'a jamais été conçu pour de longs trajets.

Le sénateur Riley: Nous serions parfaitement satisfaits si on restructurait le matériel roulant actuel.

M. Campbell: En ce qui concerne les provinces atlantiques, je pense que le problème fondamental est de rééquiper le train de long parcours entre Montréal et Halifax ou de restaurer ce service sur l'autre ligne en renouvelant le matériel roulant. Cela n'est pas susceptible de se produire avec le LRC. Ce serait réalisé avec un train très différent, et probablement beaucoup mieux approprié au service.

Le sénateur Riley: VIA Rail publie également une brochure très pittoresque qui offre un voyage de sept jours dans les Maritimes. Ce voyage consiste en un trajet en train entre Montréal et Halifax; de là, le voyageur se rend à Digby par autocar, effectue la traversée pour se rendre à Saint-Jean et à l'Île du Cap-Breton, pour revenir à Halifax et ensuite retourner à Montréal par train. Il ne s'agit pas tellement d'un voyage dans les Maritimes, n'est-ce pas?

Le président: Vous avez dit l'Île du Cap-Breton? C'est une île charmante, sénateur.

Le sénateur Riley: Ce voyage est annoncé par VIA Rail comme un voyage dans les Maritimes alors qu'il s'agit en réalité d'un voyage par chemin de fer, aller et retour, Montréal-Halifax.

Quoi qu'il en soit, monsieur Campbell, vous êtes un vieil habitué des chemins de fer et un expert. Je désire vous remercier vivement.

M. Campbell: Ça été pour moi un plaisir, monsieur.

Le président: Je vous remercie infiniment, monsieur Campbell de votre précieuse contribution à notre étude.

[*Text*]

Honourable senators, we will proceed for a few moments *in camera*.

The committee proceeded *in camera*.

[*Traduction*]

Honorables sénateurs, nous allons poursuivre quelques instants à *huis clos*.

Le Comité poursuit sa séance à huis clos.

Second Session of the Thirtieth Parliament, 1983-1984

Deuxième session de la trentième législature, 1983-1984

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

The Honourable LEOPOLD LANGLOIS
Chairman

L'honorable LEOPOLD LANGLOIS
Président

WITNESS—TÉMOIN

From Tourism Industry Association of Canada:
Mr. Garth C. Campbell, President and Chief Executive.

De l'Association de l'industrie touristique du Canada:
M. Garth C. Campbell, président, directeur général.

Issue No: 5

Fascicule n° 5

Fifth Proceedings on:

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

(Tour and briefings on Amtrak Facilities and Operations)

Cinquième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

(Visite des installations de Amtrak et les séances d'information sur les opérations)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

WITNESS—TÉMOIN

From Tourism Industry Association of Canada:
Mr. Garth C. Campbell, President and Chief Executive.

De l'Association de l'industrie touristique du Canada:
M. Garth C. Campbell, président, directeur général.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPRINT

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Monday, April 30, 1984

Issue No. 5

Fifth Proceedings on:

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

(Tour and briefings on Amtrak Facilities and Operations)

WITNESSES:

(See back cover)

RÉIMPRESSION

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le lundi 30 avril 1984

Fascicule nº 5

Cinquième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

(Visite des installations de Amtrak et les séances d'information sur les opérations)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

36816—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery—(14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery—(14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into the report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier
Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 2 AVRIL 1984
(11)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit au Drake Hotel de Chicago (Illinois) aujourd'hui, à huis-clos, à 17 h 30, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le Comité étudie l'ordre du jour de la visite du 3 avril des intallations d'entretien et de triage d'Amtrak à Chicago (Illinois).

A 19 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 3 AVRIL 1984
(12)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit à Chicago (Illinois) aujourd'hui, à 10 heures, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présents: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher. *Du Consulat du Canada à Chicago (Illinois)*: Mme Andrée Vary.

Témoins:

De la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) Chicago Maintenance facility:

M. R. J. Preski, chef du service d'entretien et superviseur du service de mécanique générale pour la région de l'ouest.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente le témoin qui fait une présentation et répond aux questions.

Le Comité visite les installations de triage et d'entretien sous la responsabilité du témoin.

Le président remercie le témoin.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 2, 1984
(11)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 5:30 o'clock p.m. at the Drake Hotel in Chicago, Illinois, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Committee reviewed the agenda for the April 3 tour of the Amtrak maintenance and switching facilities in Chicago, Illinois.

At 7:30 p.m., the Committee adjourned.

TUESDAY, APRIL 3, 1984
(12)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 o'clock a.m. in Chicago, Illinois, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher. *From the Canadian Consulate in Chicago, Illinois:* Mrs. Andrée Vary.

Witnesses:

From the National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) Chicago Maintenance facility:

Mr. R. J. Preski, General Mechanical, Superintendent—West.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witness who made a presentation and answered questions.

The Committee toured the Chicago switching and maintenance facility.

The Chairman thanked the witness.

At 12:30 p.m., the Committee adjourned.

LE MARDI 3 AVRIL 1984
(13)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit au Hyatt Regency d'Indianapolis (Indiana) aujourd'hui, à huis-clos, à 19 heures, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le Comité fait le point sur la réunion de Chicago et étudie l'ordre du jour de la réunion du 4 avril à Beech Grove (Indiana).

A 20 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 4 AVRIL 1984
(14)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit à Beech Grove (Indiana) aujourd'hui, à 9 heures, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins: De la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) Beech Grove Maintenance Facility: MM. W. A. Barrick, gérant général; M. L. Berryhill, gérant de production et Mme K. J. Burks, responsable de la sécurité et du règlement.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui font une présentation et répondent aux questions.

Le Comité visite les installations d'entretien et de réparation sous la responsabilité des témoins.

Le Comité assiste à la projection d'un film.

Le président remercie les témoins.

A 13 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 4 AVRIL 1984
(15)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit au Hyatt Regency de Washington (D.C.) aujourd'hui, à huis-clos, à 15 h 30 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

TUESDAY, APRIL 3, 1984
(13)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 7 o'clock p.m. at the Hyatt Regency in Indianapolis, Indiana, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Committee discussed the Chicago meeting and reviewed the agenda for the April 4 meeting in Beech Grove, Indiana.

At 8:45 p.m., the Committee adjourned.

WEDNESDAY, APRIL 4, 1984
(14)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 o'clock a.m. in Beech Grove, Indiana, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses: From the National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) Beech Grove Maintenance Facility: Messrs. W. A. Barrick, General Manager; M. L. Berryhill, Production Manager, and Mrs. K. J. Burks, Rules and Safety Officer.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses who made presentations and answered questions.

The Committee toured the Beech Grove maintenance and repair facility and attended a video presentation.

The Chairman thanked the witnesses.

At 1:30 p.m., the Committee adjourned.

WEDNESDAY, APRIL 4, 1984
(15)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 3:30 p.m. at the Hyatt Regency in Washington, D.C., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le Comité fait le point sur la réunion de Beech Grove et étudie l'ordre du jour de la réunion du 5 avril à Washington.

A 16 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 AVRIL 1984
(16)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit à Washington D.C. aujourd'hui, à 10 heures, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins: De la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) à Washington D.C.: MM. W. Graham Claytor, président; James H. English, vice-président, Affaires gouvernementales; Jim Barber, directeur, Affaires gouvernementales; Robert Gall, vice-président, Marketing; Jim Callery, vice-président des ventes; Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak; William Gallagher, directeur, Planning; James Larson, vice-président adjoint, Opérations; Dennis Sullivan, vice-président, ingénieur en chef; Joseph Crawford, chef, Mécanique et entretien; Robert Vanderclute, gérant général, Ouest/quartier général.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui font une présentation et répondent aux questions.

Le Comité visite les installations de la gare d'Amtrak à Washington D.C.

Le président remercie les témoins.

A 17 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 AVRIL 1984
(17)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit au Hyatt Regency de Washington (D.C.) aujourd'hui, à huis-clos, à 19 h 30 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transort de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le Comité fait le point sur la réunion d'aujourd'hui et étudie l'ordre du jour de la réunion du 6 avril 1984.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Committee discussed the Beech Grove meeting and reviewed the agenda for the April 5 meeting in Washington.

At 4:45 p.m., the Committee adjourned.

THURSDAY, APRIL 5, 1984
(16)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 o'clock a.m. in Washington, D.C., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses: From the National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) in Washington, D.C.: Messrs. W. Graham Claytor, President; James H. English, Vice-President, Governmental Affairs; Jim Barber, Director, Community Affairs; Robert Gall, Vice-President, Marketing; Jim Callery, Vice-President, Sales; Thomas P. Hackney, Executive Vice-President, Operations; William Gallagher, Director, Planning; James Larson, Assistant Vice-President, Contract Administration; Dennis Sullivan, Vice-President, Chief Engineer; Joseph Crawford, Chief Mechanical and Maintenance; and Robert Vanderclute, General Manager, West/Headquarters.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses who made presentations and answered questions.

The Committee toured the facilities at the Amtrak station in Washington, D.C.

The Chairman thanked the witnesses.

At 5:15 p.m., the Committee adjourned.

THURSDAY, APRIL 5, 1984
(17)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 7:30 p.m. at the Hyatt Regency in Washington, D.C., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Committee discussed the meeting held earlier in the day and reviewed the agenda for the April 6, 1984 meeting.

A 21 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE VENDREDI 6 AVRIL 1984
(18)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit dans le Metroliner Washington (D.C.)—New York (N.Y.) aujourd'hui, à 9 heures, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins: De la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) à Washington D.C.: MM. E. V. Walker, III, P.E., ingénieur, Améliorations des voies et du droit de passage; Tom Kane, superviseur général et M. F. Scott, chef des opérations.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui répondent aux questions.

Le président remercie les témoins.

A 12 h 07, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE VENDREDI 27 AVRIL 1984
(19)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit à Mobile (Alabama), aujourd'hui, à huis-clos, à 21 h 30 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Hastings, Langlois, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE les honorables sénateurs Adams, Hastings, Langlois, Riley, Stollery, ainsi que MM. John Christopher, Larry Gendron et André Reny, composent la délégation qui représentera le Comité pour la visite d'Amtrak à Mobile (Alabama) et la Nouvelle Orléans (Louisiane).

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose,—QUE le sénateur Hastings soit autorisé à voyager de Calgary à Mobile (Alabama) et de la Nouvelle Orléans (Louisiana) à Montréal.

La motion mise aux voix est adoptée.

At 9 p.m., the Committee adjourned.

FRIDAY, APRIL 6, 1984
(18)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 o'clock a.m. on board the Washington, D.C.—New York, N.Y. Metroliner, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses: From the National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) in Washington, D.C.: Messrs. E. V. Walker, III, P.E., Engineer, Right of Way Improvements; Tom Kane, General Supervisor and M. F. Scott, Chief of Operations.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses who then answered questions.

The Chairman thanked the witnesses and, at 12:07 p.m., the Committee adjourned.

FRIDAY, APRIL 27, 1984
(19)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 9:30 o'clock p.m. in Mobile, Alabama, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Hastings, Langlois, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 14, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Honourable Senator Riley moved—That the Honourable Senators Adams, Hastings, Langlois, Riley and Stollery as well as Messrs. John Christopher, Larry Gendron and André Reny make up the delegation representing the Committee during the tour of Amtrak facilities in Mobile, Alabama and New Orleans, Louisiana.

The question being put on the motion, it was—Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Adams moved—That Senator Hastings be authorized to travel from Calgary to Mobile, Alabama, and from New Orleans, Louisiana, to Montreal.

The question being put on the motion, it was—Resolved in the affirmative.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE le sénateur Stollery soit autorisé à voyager de Vancouver à Mobile (Alabama).

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Hastings propose,—QUE les honorables sénateurs Adams, Stollery, ainsi que M. L. Gendron soient autorisés à voyager de la Nouvelle Orléans (Louisiane) à Toronto.

La motion mise aux voix est adoptée.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE SAMEDI 28 AVRIL 1984
(20)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit à bord du *Gulf Coast Limited* de Mobile à la Nouvelle Orléans aujourd'hui, à 9 heures, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Hastings, Langlois, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins: De la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak): MM. Wilfred M. Leatherwood, Jr., gérant, Service local et aux États; Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak; Mme Diane Elliott, directeur des événements spéciaux; M. Roger Gull, vice-président, Marketing.

Révérend Oscard H. Lipscomb, Archevêque de l'Archidiocèse de Mobile.

De «Louisiana-Mississippi-Alabama Rapid Rail Transit Commission»: M. Charles T. Pace.

De «Alabama Rapid Rail Transit Commission»: M. James W. McFarland.

Du Bureau du Gouverneur d'Alabama: M. Charles Carr, représentant.

L'honorable Robert B. Doyle, Jr., maire de Mobile.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

A 16 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE DIMANCHE 29 AVRIL 1984
(21)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit à la Nouvelle Orléans, aujourd'hui, à huis-clos, à 17 h 30 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Hastings, Langlois, Riley et Stollery. (5)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

The Honourable Senator Riley moved—That Senator Stollery be authorized to travel from Vancouver to Mobile, Alabama.

The question being put on the motion, it was—Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Hastings moved—That the Honourable Senators Adams and Stollery and Mr. L. Gendron be authorized to travel from New Orleans, Louisiana, to Toronto.

And the question being put on the motion, it was—Resolved in the affirmative.

At 10 p.m., the Committee adjourned.

SATURDAY, APRIL 28, 1984
(20)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 o'clock a.m. on board the *Gulf Coast Limited* travelling from Mobile to New Orleans, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Hastings, Langlois, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses: From the National Railroad Passenger Corporation (Amtrak): Messrs. Wilfred Leatherwood, Jr., Manager, State and Local Services; Thomas P. Hackney, Executive Vice-President and Chief Operations Officer, Amtrak; Mrs. Diane Elliott, Director of Special Events; Mr. Roger Gull, Vice-President, Marketing.

Reverend Oscard H. Lipscomb, Archbishop of the Archdiocese of Mobile.

From the Louisiana-Mississippi-Alabama Rail Transit Commission: Mr. Charles T. Pace.

From the Alabama Rapid Rail Transit Commission: Mr. James W. McFarland.

From the Office of the Governor of Alabama: Mr. Charles Carr, Representative;

The Honourable Robert B. Doyle Jr., Mayor of Mobile.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

At 4:30 p.m., the Committee adjourned.

SUNDAY, APRIL 29, 1984
(21)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 5:30 p.m. in New Orleans, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Hastings, Langlois, Riley and Stollery. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le Comité étudie les documents d'Amtrak, du World Fair et de RTA.

A 19 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 30 AVRIL 1984
(22)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit à la Nouvelle Orléans, aujourd'hui, à 8 heures, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Riley et Stollery. (4)

Également présent: Du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le Comité étudie le calendrier des témoins du mois de mai 1984.

A 9 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Committee examined the documents pertaining to Amtrak, the World Fair and the RTA.

At 7:30 p.m., the Committee adjourned.

MONDAY, APRIL 30, 1984
(22)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in New Orleans at 8 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Riley and Stollery. (4)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Committee reviewed the list of witnesses scheduled to testify during the month of May 1984.

At 9 a.m., the Committee adjourned.

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

ISSUE NUMBER 5 OF THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS ON THE TOUR AND BRIEFINGS ON AMTRAK FACILITIES AND OPERATIONS

INTRODUCTION

In carrying out its mandate to "inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.", the Standing Senate Committee on Transport and Communications toured and received briefings on Amtrak facilities and operations during the month of April 1984. During the period 2-6 April 1984, the Committee visited Amtrak's maintenance terminal in Chicago and its heavy repair and rebuilding facility at Beech Grove, Indiana, received briefings from Amtrak officials in Washington, D.C. and rode the high-speed Metroliner service from Washington, D.C. to New York. During the period 27-30 April 1984, the Committee completed its study of Amtrak by partaking in the inaugural trip of the Gulf Coast Limited from Mobile, Alabama to New Orleans, Louisiana. These tours and briefing sessions are dealt with in this report.

I. CHICAGO MAINTENANCE TERMINAL, CHICAGO, ILLINOIS, 3 APRIL 1984

The Committee toured the facility and was briefed by the Head of Maintenance, Mr. R. Preski. The Chicago Maintenance Terminal was purchased from the Penn Central Railway in 1970 and was redesigned and reconstructed at a cost of $43.6 million between 1976 and 1981. The maintenance facility covers 48 acres with 12.7 miles of track and 372,330 sq. ft. of buildings. It is comprised of:

a Train Servicing Facility that handles 22 outbound trains per day;

a Car Repair Facility which handles 400 cars for maintenance and dispatches 136 cars per day; and

a Locomotive Service and Repair Facility which handles 86 locomotives for maintenance and dispatches 30 per day.

The service program carried out at this facility covers train cars that are subject to routine maintenance every 120 days and applies mainly to the fleet that operates west of Chicago. Cars and locomotives requiring repairs costing over $120,000 are sent to Amtrak's heavy repair and rebuilding facility at Beech Grove, Indiana.

FASCICULE N° 5 du COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS VISITE DES INSTALLATIONS DE AMTRAK ET LES SÉANCES D'INFORMATION SUR LES OPÉRATIONS

INTRODUCTION

Dans le cadre de son mandat qui prévoit «de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport des voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.», le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a visité, en avril 1984, les installations de Amtrak et a participé à des séances d'information sur ses opérations. Du 2 au 6 avril, le Comité a visité les installations de maintenance de Amtrak à Chicago, ses installations de grosses réparations, et de maintenance à Beech Grove (Indiana); il a participé à des séances d'information avec les directeurs de Amtrak à Washington (D.C.) et a effectué sur la ligne grande vitesse Metroliner, le trajet entre Washington (D.C.) et New York. Du 27 au 30 avril, le Comité a terminé son étude de Amtrak en participant au voyage inaugural de la Gulf Coast Limited entre Mobile, en Alabama, et la Nouvelle-Orléans, en Louisiane. Le présent rapport donne un compte-rendu de ces visites et de ces séances d'information.

I. INSTALLATIONS DE MAINTENANCE DE CHICAGO (ILLINOIS), LE 3 AVRIL 1984

Le Comité a visité ces installations et a obtenu des renseignements du chef de la maintenance, M. R. Preski. Les installations de maintenance de Chicago ont été achetées de la Penn Central Railway en 1970, et elles ont été modernisées et reconstruites au coût de 43,6 millions de dollars entre 1976 et 1981. Elles couvrent une superficie de 48 acres et comprennent 12,7 milles de voies et 372 330 pieds carrés de bâtiments, soit:

d'une installation de service des trains qui vérifie 22 trains en partance par jour;

d'une installation de réparation des voitures qui effectue la maintenance de 400 voitures par jour et assure quotidiennement l'expédition de 136 voitures;

d'une installation de service et de réparation des locomotives qui effectue la maintenance de 86 locomotives par jour et assure quotidiennement le départ de 30 locomotives.

Ces installations reçoivent les voitures qui subissent une maintenance de routine tous les cent vingt jours et qui, pour la plupart, font partie de la flotte desservant la région située à l'ouest de Chicago. Les voitures et les locomotives nécessitant des réparations de plus de 120 000 $, ou de reconstruction sont envoyées à l'installation des grosses réparations d'Amtrak à Beech Grove, en Indiana.

II. HEAVY REPAIR AND REBUILDING FACILITY, BEECH GROVE, INDIANA, 4 APRIL 1984

During the briefing session on this facility by the Gen Manager, Mr. W. A. Barrick, it was stressed to the Committee just how important Beech Grove is to Amtrak. It allows the corporation to provide totally rebuilt train cars to its fleet at much less cost than buying new ones. The Beech Grove facility was acquired by Amtrak in 1975 from the Penn Central Railway. Amtrak paid $3.8 million for the property and $2.5 million for the inventory. The entire Beech Grove complex occupies 120 acres, 64 of which, including nine buildings, now belong to Amtrak. The rest is still used by Penn Central's successor—Conrail.

Beech Grove is Amtrak's prime passenger car heavy repair facility and the largest in its system, employing approximately 1,200 people. Its major project is the head-end-power (HEP) conversion program. Under this program, the Beech Grove facility converts Amtrak's aging steam-heated passenger cars which it inherited from a number of railways in 1971 when it was created. Conversion to HEP means that cars are converted so that electricity—generated in the locomotive and sent through the train via connecting tables—replaces the older steam-powered trains.

While at Beech Grove, the Committee has the opportunity to see this process first-hand through an extensive tour of the plant and through a video presentation outlining the car rebuilding program. This process is outlined below.

To qualify for HEP conversion, a train car must be structurally sound and have a stainless steel body. The car is fumigated and then completely stripped, internally and externally. Old steam lines, wiring and exterior fittings are torn out. What remains basically is an empty car shell which must be fitted with new components. The car is completely rebuilt, including a 480 volt electrical train line to receive power from the locomotive. What rolls out of the Beech Grove car shop is a like-new car that costs between $250,000 and $600,000—depending on the type of car—to convert. This is far less (approximately half the cost) than it would cost to purchase a new one. Amtrak expects to get at least 10 years of service from these rebuilt cars. It was pointed out however, that with a continuing regular maintenance program the life span of these cars could be extended well beyond this 10 year point.

The Beech Grove facility has allowed Amtrak to upgrade and standardize its train equipment at a fraction of the cost of acquiring new rolling stock. This has resulted in an improved passenger rail system with fewer breakdowns in equipment, cheaper train maintenance and fewer customer complaints regarding the state of equipment.

While the Beech Grove facility concentrates on the HEP conversion program, it also does work in other areas. It has a small locomotive repair section as well as a shop that does wheel repair work for the entire Amtrak system (500 pairs of wheels are redone each month). In addition, Beech Grove houses a Technical Training Centre which operates (with no

II. INSTALLATIONS DE RECONSTRUCTION ET DE RÉPARATIONS MAJEURES, BEECH GROVE (INDIANA), LE 4 AVRIL 1984

Au cours de la séance d'information donnée, sur ces installations, par le directeur général, M. W. A. Barrick, on a expliqué au Comité l'importance de Beech Grove pour Amtrak. Ces installations permettent à la Société d'ajouter à sa flotte des voitures entièrement reconstruites à un coût nettement inférieur au coût d'achat de nouvelles unités. Amtrak a acheté les installations de Beech Grove en 1975, de la Penn Central Railway. Elle a payé 3,8 millions de dollars pour la propriété et 2,5 millions de dollars pour le stock. L'ensemble de Beech Grove occupe 120 acres, dont 64, y compris neuf bâtiments, appartiennent maintenant à Amtrak. Les autres installations sont toujours utilisées par le successeur de la Penn Central, Conrail.

C'est à Beech Grove qu'Amtrak offectu les grosses réparations aux voitures. Ce sont les ateliers les plus importants de la Société puisqu'ils emploient près de 1 200 personnes. C'est là que se déroule le grand programme de conversion à l'électricité. Dans le cadre de ce programme, les installations de Beech Grove convertissent les anciennes voitures chauffées à la vapeur dont Amtrak a hérité d'un certain nombre de sociétés ferroviaires lors de sa création en 1971. Les voitures sont converties de façon que l'électricité, générée par la locomotive, soit acheminée dans tout le train par des câblots d'accouplement, remplaçant ainsi l'ancien système à vapeur.

A Beech Grove, le Comité a pu assister à une démonstration de ce procédé au cours d'une visite détailler de l'usine et voir une présentation vidéo sur le programme de reconstruction des voitures. Ce procédé est décrit ci-dessous.

Pour la conversion au système électrique, la structure du train doit être en bon état et son ossature en acier inoxydable. La voiture est désinfectée par fumigation puis complètement dépouillée à l'intérieur et à l'extérieur. Les vieux conduits de vapeur, le filage et les accessoires extérieurs sont arrachés. Il ne reste ensuite qu'une carcasse qui doit être réaménagée. La voiture est complètement reconstruite et munie d'un cable électrique de 480 volts qui achemine l'électricité transmise depuis la locomotive. C'est une voiture presque neuve qui sort de l'atelier de Beech Grove, dont la conversion aura coûté entre 250 000 $ et 600 000 $, selon le genre de voiture. Il en aurait fallu à peu près le double pour acheter une nouvelle voiture. Amtrak espère que ces voitures reconstruites pourront servir pendant dix ans.

Les installations de Beech Grove ont permis à Amtrak d'améliorer et de normaliser le matériel roulant à une fraction du coût d'achat d'un matériel neuf. La société a pu offrir ainsi meilleurs services de transport ferroviaires aux voyageurs avec moins de pannes de matériel, moins de frais d'entretien et moins de plaintes, de la part des clients, sur l'état du matériel.

Si les installations de Beech Grove s'occupent principalement du programme de conversion au système électrique, elles font aussi d'autres travaux. On y trouve un petit atelier de réparation de locomotives et un autre atelier ou l'on répare des roues pour tout le réseau Amtrak (500 paires de roues sont refaites chaque mois). En outre, Beech Grove a un centre de

government funding) an apprenticeship program as well as maintenance training for present employees.

III. BRIEFING SESSIONS WITH AMTRAK OFFICIALS, WASHINGTON, D.C., 5 APRIL 1984

The briefing sessions in Washington covered a number of areas including: Amtrak's establishment, goals and present situation, marketing goals and strategies, operations in the northeast corridor, labour agreements, route structure and contractual arrangements. These subjects are outlined below.

A. *Amtrak's Establishment and Present Situation*

Amtrak was established by the Federal Government in October 1970 with the passage of the *Rail Passenger Service Act* having a mandate to reduce the number of passenger train routes, hold the traffic of the surviving routes, and capture business from other transportation modes. At the time of its establishment, 16p. 100 of the rail passenger system was cut back and Amtrak now operates a structure containing 22,000 route miles.

The passage of this Act provided Amtrak with a legislative basis for providing passenger services something which VIA Rail Inc. does not have. Among other things, this Act enables Amtrak to "own, manage, operate, or contract for the operation of intercity and commuter trains operated for the purpose of providing modern, efficient, intercity and commuter transportation of passenger" . . . and "insofar as practicable, the Corporation shall directly operate and control all aspects of its rail passenger service" . . . [1] in addition, Sec. 402 of the Act allows Amtrak to negotiate directly service contracts with the operating railways for the provision of services and has the right of appeal to the Interstate Commerce Commission (ICC) if disputes arise over such negotiations. (This is discussed more fully in the section dealing with Amtrak's contractual arrangements). Amtrak officials stressed the fact that they are accountable to Congress for their actions and as such must be extremely careful regarding route extensions, budgeting and service criteria such as on-time performance. As such, Amtrak's organizational structure is highly centralized with policy being made from its executive offices in Washington, D.C.

In the opening remarks by Amtrak's President, W. Graham Clayton Jr., he noted that the railroad's two most important goals were to improve service quality and improve the revenue-to-cost ratio. The subject of *revenue-to-cost ratio* was of particular interest to the Committee and resulted in an in-depth discussion on this subject.

Congress wants Amtrak to have a revenue-to-cost ratio of 50p. 100 by 1985. That is, Amtrak must recover half of its costs through revenues (e.g. passenger fares, leasing of services, real estate rentals or sales) and Congress will subsidize the rest. As outlined to the Committee Amtrak has already met this goal since its revenues reached 50p. 100 of costs in 1980, 54p. 100 in 1983 and is estimated to reach 56p. 100 for

[1] *Rail Passenger Service Act* (and related statutory provision, including amendments made by Public Law 97-35, enacted 13 August 1981), Washington, D.C. SEC 305 (a). p. 13.

III. SÉANCES D'INFORMATION AVEC LES DIRECTEURS DE AMTRAK, WASHINGTON (D.C.), LE 5 AVRIL 1984

Les séances d'information à Washington portaient sur un certain nombre de sujets, y compris: la création de Amtrak, ses objectifs et la situation actuelle, les buts et les stratégies de commercialisation, l'exploitation du corridor nord-est, les conventions collectives, la structure des itinéraires et les accords contractuels. Un aperçu rendu en est donné ci-dessous.

A. *Création de Amtrak et situation actuelle*

La société Amtrak a été créée par le gouvernement fédéral en octobre 1970, suite à l'adoption de la *Rail Passenger Service Act* qui lui conférait le mandat de réduire le nombre d'itinéraires du service voyageurs, de conserver la clientèle sur les itinéraires maintenus et d'attirer des voyageurs utilisant d'autres modes de transport. Au moment de sa création, 16 p. 100 des itinéraires du service voyageurs ont été supprimés et Amtrak exploite maintenant un réseau de 22 000 milles de voies.

L'adoption de cette loi donnait à Amtrak un mandat législatif pour la prestation de services voyageurs, ce que VIA Rail Inc. n'a pas. Entre autres choses, cette loi autorise Amtrak à «posséder, gérer, exploiter ou céder à contrat l'exploitation de trains inter-cités et de banlieue mis en service afin d'assurer le transport des voyageurs inter-cités et de banlieue de façon moderne et efficace. . .» et «dans la mesure où la chose est praticable, la Société doit exploiter et contrôler directement tous les aspects de son service de transport ferroviaire des voyageurs. . .»[1] En outre, l'article 402 de la Loi permet à Amtrak de négocier directement des contrats de louage de services avec d'autres sociétés ferroviaires pour la prestation de services et d'en appeler à la *Interstate Commerce Commission* (ICC) si des différends surviennent au cours de telles négociations. (Cette question est étudiée plus en détail dans la section portant sur les arrangements contractuels de la société Amtrak). Les directeurs de la société ont souligné qu'ils devaient rendre compte de leur exploitation au Congrès et qu'ils étaient donc très prudents en matière d'extension des lignes de parcours, des budgets et de la qualité du service, notamment en ce qui concerne le respect des horaires. Pour cette raison, la structure organisationnelle de Amtrak est très décentralisée, la politique étant élaborée au siège social à Washington (D.C.).

Dans sa déclaration préliminaire, le président de Amtrak, W. Graham Clayton Jr., a signalé que les deux objectifs principaux de la société ferroviaire sont d'améliorer la qualité du service et le rapport revenus-coûts. Le Comité a manifesté un intérêt particulière pour cette dernière question qui a fait l'objet d'une discussion approfondie.

Le Congrès veut que le rapport revenus-coûts de la société Amtrak atteigne 50 p. 100 d'ici 1985, c'est-à-dire qu'elle devra couvrir la moitié de ses coûts au moyen de ses rentrées par exemple, par les billets vendus aux voyageurs, la location de services, la location ou la vente de biens mobiliers, l'autre moitié étant subventionner par le Congrès. Le Comité a appris que Amtrak avait déjà atteint cet objectif puisque ses revenus

[1] *Rail Passenger Service Act* (et les dispositions statutaires connexes, y compris les amendements apportés par la Public Law 97-35, entrée en vigueur le 13 août 1981), Washington (D.C.), art. 305 (a), p. 13.

1984. Almost 70p. 100 of the revenue is derived from passenger ticket sales while the rest comes from such items as mail and express services, dining car operations and real estate sales and rentals. (This was a decline from the 21.4 million passengers carried in 1979, due mainly from increased competition brought about by airline deregulation.) Amtrak carried approximately 21 million passengers in 1983 and estimates ridership will increase by 15p. 100 this year. This places Amtrak as the sixth largest commercial carrier in the U.S. behind Greyhound and some of the airlines.

As far as the labour situation is concerned, Amtrak directly employs 18,000 people versus 379,000 people employed by Class I railroads in the United States (1982 figures). The railway hopes to take over labour on a region-by-region basis through negotiating labour contracts.

B. *Marketing Goals and Strategies*

Amtrak, recognizing the value of a sound marketing structure to sell its services, places heavy emphasis on this area. It has instituted a program of special fares and tour packages (over 180 tour packages) and is trying to promote Amtrak at the international level. Amtrak's reservation system has also undergone a reorganization. This has included employee training programs, new reservation offices, the utilization of travel agencies (they are linked with 10,000 agencies throughout the U.S. and hope to double this in the next year) to sell Amtrak tickets and hook-ups with TWA's computer system to sell tickets. At the heart of this was the new nationwide ticketing and reservation computer system, ARROW, which went into operation in 1982. It provides the company with a fast, reliable computerized reservation and ticketing service. This has allowed the railway to expand its marketing of tickets and allows the customer the freedom to buy tickets at a number of locations—not just the railway station or an Amtrak office. It was also pointed out that the response for handling telephone calls to Amtrak averages three seconds and the average length of time a customer spends making a reservation is slightly over two minutes. In addition, Amtrak has established a TELE-MARKETING BUREAU to do market forecasts and develop future markets.

C. *Operations*

This briefing session concentrated on Amtrak's operations in the Northeast Corridor (NEC) between Washington, D.C. and Boston. In 1976, Amtrak purchased the former Penn Central Washington-Boston main line, with its ancillary Philadelphia-Harrisburg and New Haven-Springfield lines; collectively these are known as the Northeast Corridor. Ownership of the busiest and fastest (passenger trains attain speeds of up to 120 mph on some sections of the Washington-New York run) segment of railroad in the country (1,224 trains operate in the NEC daily) has helped Amtrak achieve the status of a first-class operating railway. It is viewed by other railways as a

représentaient 50 p. 100 de ses coûts en 1980 et 54 p. 100 en 1983 et que cette proportion devrait atteindre 56 p. 100 en 1984. Près de 70 p. 100 des revenus sont tirés de la vente de billets aux voyageurs alors que le reste provient de services de courrier et de messagerie, de ventes dans les voitures-restaurants, de cessions ou locations de biens immobiliers. Cela représente une baisse par rapport aux 21,4 millions de voyageurs transportés en 1979, à cause surtout de la concurrence créée par la dérèglementation des lignes aériennes). En 1982-1983, Amtrak a transporté 19 millions de voyageurs et on prévoit que ce nombre atteindra les 20,3 millions cette année. Cela fait de Amtrak le sixième transporteur commercial en importance aux États-Unis, derrière Greyhound et certaines lignes aériennes.

En ce qui a trait à l'effectif, Amtrak compte 18 000 personnes comparativement aux 329 000 qui travaillent pour les sociétés ferroviaires de catégorie 1 aux États-Unis (chiffres de 1982). La société ferroviaire espère arriver, grâce à des contrats de travail régionaux, à prendre en charge la personnel.

B. *Commercialisation: objectifs et stratégies*

Consciente de la valeur d'une bonne politique de commercialisation pour vendre ses services, la société Amtrak accorde une très grande importance à cette question. A ce titre, elle a institué des tarifs spéciaux de transport et offre plus de 180 forfaits; elle essaie actuellement en outre de faire la promotion sur les marchés internationaux. Son système de réservation a aussi été restructuré. La société a créé des programmes de formation des employés, a ouvert de nouveaux bureaux de réservation, a eu recours aux services d'agences de voyage (elle est liée à 10,000 agences de tous les États-Unis et espère doubler ce chiffre l'an prochain) qui vendent les billets Amtrak et elle est, en outre, raccordée au réseau informatique de TWA pour la vente des billets. Au cœur de toute cette réorganisation a été le nouveau réseau informatique national de billetterie et de réservation appelé ARROW, mis en service en 1982. Ainsi, la compagnie offre un service rapide, fiable et informatisé de réservation et de billetterie. La société a alors été en mesure d'accroître ses ventes et offrir ainsi aux clients la liberté d'acheter des billets à un certain nombre d'endroits, autres que les guichets de gare ou les bureaux de Amtrak. De plus, on a fait remarquer que les téléphonistes mettent en moyenne trois secondes à répondre à Amtrak et, qu'en moyenne, le client passe un peu plus de deux minutes à faire une réservation. En outre, Amtrak a établi un bureau de télécommercialisation capable d'effectuer des prévisions de marchés et de trouver de nouveaux marchés.

C. *Exploitation*

La séance d'information a surtout porté sur les services de Amtrak dans le corridor Nord-Est (CNE) entre Washington (D.C.) et Boston. En 1976, Amtrak a acheté l'ancienne ligne principale de la Penn Central reliant Washington à Boston, de même que les lignes auxiliaires Philadelphie-Harrisburg et New Haven-Springfield; ensemble, toutes ces lignes forment le corridor Nord-Est. Le fait que la société Amtrak possède le corridor ferroviaire le plus achalandé (1,224 trains par jour) et le plus rapide (des trains de passagers atteignent des vitesses allant jusqu'à 120 milles à l'heure dans certains secteurs du corridor Washington-New York), lui a permis de devenir une

working railroad—not just a company that contracts with others for the provision of rail services. As such, it is in a stronger position to bargain for services over rail lines that it does not own. Aside from a very small amount of other trackage, these are the only rail lines owned by Amtrak.

The NEC is presently in the last two years of a $2.9 billion upgrading program. This includes the construction of bridges, track replacement, replacement of overhead catenary wires and centralized switching and electrical control. When completed (in late 1986) this railroad improvement project will have upgraded the 456-mile rail corridor for both passengers and freight traffic.

Currently, Amtrak operates an Express Metroliner Service (in addition to local trains that make more stops) between Washington and New York that can make the trip in under three hours. The on-time performance on this run is over 90p. 100.

D. *Labour Agreements*

A crucial area when it comes to reducing costs and increasing productivity is that of labour relations. In the past, Amtrak had accepted the same contracts the freight railways had negotiated with their unions. In 1982, Amtrak began negotiating directly with the unions representing its non-operating employees. This resulted in agreements with unions representing approximately three-fourths of Amtrak's total employment force. A significant change in federal law permitted Amtrak to carry on negotiations late in 1982 directly with the unions representing train and engines crews in the NEC. Departing from traditional freight railroad agreements, the new contracts provide for an hourly basis of pay, elimination of supplemental payments and modernized work procedures. Amtrak hopes to negotiate similar agreements on a region-by-region basis.

E. *Route Structure*

During this session the Committee was briefed on route structure, new routes and Amtrak's equipment. Amtrak's route structure is divided into long and short haul services over 22,000 route miles throughout the United States. The long haul routes (e.g., Washington, D.C.-Florida) generate 20p. 100 of the passenger traffic and 60p. 100 of the passenger miles. While they are under-utilized, they still generate significant revenues because passenger fares are higher on these routes than on the short hauls. The short haul services, such as in the NEC and from Mobile, Alabama to New Orleans, Louisiana, do not generate the same amount of revenues as the longer hauls. For example, in the NEC, Amtrak carries almost 50p. 100 of its passengers, but this accounts for only 26p. 100 of its passenger revenues. This is due to the fact that fares are low and that there are few peak travel periods such as the summer vacation months.

Amtrak believes that the key to reducing operation costs, especially on the long hauls, is better on time performance,

société ferroviaire de première catégorie. Ses concurrentes estiment qu'elle est une société efficace qui ne se contente pas de faire de la sous-traitance avec d'autres pour assurer la prestation de services ferroviaires. Elle est donc en meilleure position pour marchander des services sur les lignes ferroviaires qu'elle ne possède pas. A l'exception d'un très petit nombre d'autres voies ferrées, ce sont là les seules que possède Amtrak.

Il reste encore deux ans au CNE pour mener à bonne fin son programme de revalorisation de 2,9 milliards de dollars. Cela inclut la construction de ponts, le remplacement de voies, du contre-poids de tension des catenaires de même que l'installation d'un contrôle centralisé de commutation et d'électricité. Lorsque ce projet sera terminé fin de 1986, on aura réussi à améliorer le corridor ferroviaire long de 456 milles pour le transport des passagers et du fret.

Actuellement, Amtrak offre un service express (*Express Metroliner Service*) (outre les omnibus qui font des arrêts plus fréquents) entre Washington et New York qui peut franchir la distance en moins de trois heures. Le taux de ponctualité dans ce corridor est supérieur à 90 p. 100.

D. *Conventions collectives*

Les relations de travail sont un volet crucial quand vient le temps de réduire les coûts et d'accroître la productivité. Dans le passé, Amtrak a accepté les mêmes contrats que négociaient les sociétés de transport de marchandises ave leurs syndicats. En 1982, elle a commencé de négocier directement avec les syndicats représentant ses employés sédentaires, ce qui a abouti à la signature d'accords avec environ les trois-quarts des employés d'Amtrak. Un important amendement à la loi fédérale a permis à Amtrak de négocier, à la fin de 1982, directement avec les syndicats représentant les équipages de trains et de locomotives du CNE. S'écartant des accords traditionnellement conclus par les sociétés ferroviaires de fret, les nouveaux contrats prévoient un taux de rémunération horaire, la suppression des allocations complimentaires de même que des méthodes de travail modernisées. Amtrak espère négocier des accords semblables sur une base régionale.

E. *Corridors*

Au cours de la séance, le Comité a été informé de la structure des corridors, des nouveaux corridors et de l'équipement de Amtrak. Les corridors sont répartis ainsi: services courts et long parcours sur plus de 22 000 milles dans tous les États-Unis. Les corridors long parcours (par exemple Washington (D.C.)-Floride) produisent 20 p. 100 du trafic passagers et 60 p. 100 du fret. Bien qu'ils soient sous-utilisés, ces corridors génèrent des recettes suffisantes parce que les tarifs passagers sont plus élevés ici que sur les corridors court parcours. Quant à ces derniers, comme le CNE et celui allant de Mobile, en Alabama à la Nouvelle-Orléans, en Louisiane, il ne produit pas les mêmes recettes que les corridors long parcours. Par exemple, dans le CNE, Amtrak transporte presque la moitié de ses passagers, ce qui ne représente que 26 p. 100 de ses recettes à ce titre. Cela est dû au fait que les tarifs sont bas et qu'il y a très peu de périodes de pointe comme les vacances d'été.

Amtrak estime que les éléments clés qui lui permettront de réduire ses frais d'exploitation, tout particulièrement dans les

staff reductions (e.g., on dining cars) and, most importantly, the introduction of new equipment. Without the rebuilding of trains at their Beech Grove facility, Amtrak does not feel that it could have achieved its present success in the rail passenger field.

F. *Amtrak's Contractual Arrangements*

Perhaps the most interesting discussions centered on Amtrak's contractual arrangements with other railways (the Appendix to this paper gives a full explanation of this process). Amtrak contracts with 20 railroads and seven terminal companies for the operation of Amtrak passenger trains throughout the U.S. In 1983, Amtrak paid the carriers $210 million for these contract operations and an additional $21.7 million in incentive payments for on-time performance.

Amtrak uses the concept of SHORT-TERM AVOIDABLE COSTS in their contracts with the railway companies. That is to say, Amtrak pays costs that the railroads *avoid* paying if no passenger trains were operated. This is in contrast to VIA Rail's procedure whereby VIA pays long-term avoidable or allocated costs:

> Allocated costing methodologies may use inflated overheads to cover supervisory costs, corporate overheads, profit factors or other costs not specifically identified. Such overheads may be significantly greater than actual avoidable costs. Amtrak pays only avoidable costs, such as the actual cost of employee health and welfare benefits, as well as actual vacation and holiday pay.
>
> Amtrak does not pay for other items which *potentially* could involve significant costs, such as the use of tracks and facilities, opportunities costs, return on investment and ownership costs.(1)

Another significant difference between VIA and Amtrak lies in how the appropriate costs and payments are determined. This is highlighted in the following quotation.

> The questions which logically follows the costing methodology is "How are the appropriate costs and payments for same determined? The answer is that Amtrak has complete access to the carriers' financial and operational records, not only for post-audits of billings and payments, but also for detailed studies prior to negotiating a new contract. This is the most significant difference between Amtrak and VIA's respective rights to determine what appropriate charges should be.
>
> After conducting actual cost studies using the carriers' records, operating contracts are negotiated with each railroad covering the actual services to be provided, the staffing levels required for each category of employees, and to the maximum extent possible, flat rates are negotiated for each service.

(1) J. L. Larson, Assistant Vice-President, Contract Administration, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology*, Washington, 5 April 1984, p. 2.

corridors long parcours, sont une meilleure ponctualité, la réduction du personnel (prix dans les voitures-restaurants) et, plus important encore, la mise en service d'équipement nouveau. Si elle n'avait pas reconstruit ses trains à ses installations de Beech Grove, Amtrak estime qu'elle n'aurait pas obtenu le succès dont elle jouit actuellement dans le secteur du service passagers.

F. *Contrats de sous-traitance de Amtrak*

Il convient de signaler que les discussions les plus intéressantes ont peut-être été celles qui ont porté sur les contrats de sous-traitance qu'Amtrak a passés avec d'autres sociétés ferroviaires. (En annexe, on donne une explication complète de tout le procédé). Amtrak passe des contrats de sous-traitance avec 20 sociétés ferroviaires et 7 sociétés de terminus pour l'exploitation de ses trains de passagers dans tous les États-Unis. En 1983, elle a versé à ces transporteurs 210 millions de dollars de même qu'une somme supplémentaire de 21,7 millions de dollars à titre de prime d'encouragement pour la ponctualité.

Amtrak utilise la méthode du COÛT ÉVITABLE À COURT TERME dans ses contrats avec les sociétés ferroviaires. C'est donc dire qu'elle paie des coûts que les sociétés ferroviaires *éviteraient* de payer si aucun train de passagers n'était en service, contrairement à VIA Rail qui elle, paie des coûts évitables à long terme à Amtrak.

> Selon la méthode de répartition des coûts, on peut gonfler les frais généraux pour couvrir les frais de supervision, les frais généraux de la société, les facteurs de profit ou d'autres coûts non précisés. Ces frais généraux peuvent être considérablement plus élevés que les véritables coûts évitables. Amtrak ne paie que les coûts évitables comme le coût effectif des prestations de santé et de bien-être des employés, de même que les véritables paies de vacances.
>
> Amtrak ne verse rien à d'autres postes qui *pourraient* supposer des débours importants comme l'utilisation des voies et des installations, les coûts d'option, le rendement sur les investissements et les frais de propriété.(1)

Une autre différence fondamentale qui existe entre VIA et Amtrak tient à la façon dont les coûts et les paiements pertinents sont déterminés. Voici une citation probante.

> La question qui, logiquement, se pose en ce qui a trait à la méthode de répartition des coûts est la suivante: «Comment les coûts et les paiements pertinents sont-ils déterminés?» La réponse est qu'Amtrak a totalement accès aux dossiers financiers et opérationnels des transporteurs, non seulement pour des post-vérification des commandes et des paiements, mais aussi pour des études détaillées avant la négociation de nouveaux contrats. C'est la différence la plus marquante entre les droits respectifs d'Amtrak et de VIA de déterminer ce que devraient être les frais pertinents.
>
> Après avoir procédé à de véritables études de coût à l'aide des dossiers des transporteurs, des contrats opérationnels sont négociés avec chaque société ferroviaire couvrant les services véritables à offrir, les niveaux de dotation nécessaires pour chaque catégorie d'employés et, dans la mesure du possible, des tarifs fixes sont négociés pour chaque service.

(1) J. L. Larson, vice-président adjoint, Administration des contrats, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology*, Washington, 5 avril 1984, p. 2.

It is also significant that Amtrak has the right to negotiate directly with the carriers, as well as the right to audit the carriers' operational and financial records without having to act through an intermediary.(2)

Amtrak estimates that since 1976 this type of costing methodology has saved it in excess of $30 million annually.

An important aspect of Amtrak's contracts is that they are based on a FLAT RATE costing methodology where each costing element is paid for on a fixed monthly payment to the maximum extent practicable. Amtrak feels that this promotes efficiency and cost controls because once the rate is agreed to, inefficiencies are borne by the carrier. On the other hand, if the carriers can reduce costs by being more efficient they can pocket the savings. The contracts also allow for amendments to be made to take into account such things as changes in the level of services provided, and wage adjustments. Finally, Amtrak pays incentives to the railways for on-time performance and has penalty provisions for poor performance.

It bears noting that under its legislation if Amtrak and a railway fail to agree on satisfactory terms for the operating contract, Amtrak can appeal to the Interstate Commerce Commission (ICC) to arbitrate the dispute. This provides both parties with an impartial body to facilitate negotiations that might otherwise be slowed down. It also provides an incentive for both parties to reach an agreement rather than having one imposed upon them.

To sum up, Amtrak believes that the most significant differences between Amtrak's and VIA's costing methodologies are the right to audit the carriers' financial and operational data and the use of short-term avoidable costs, as opposed to longer-term avoidable or allocated costs.

IV. TRAIN SERVICES

During its study of Amtrak the committee had the opportunity to ride on two of its passenger services—the Metroliner between Washington, D.C. and New York City, and the inaugural trip of the Gulf Coast Limited betweem Mobile, Alabama and New Orleans, Louisiana.

A. *Metroliner, Washington, D.C.—New York, 6 April 1984*

The Metroliner operates on an electrified line between Washington, D.C. and New York at speeds of up to 120 MPH. The trip takes 2 hours and 49 minutes, including four intermediate stops. Speed is especially critical on this run as Amtrak is competing with the deregulated airline industry for passengers. Improvements and upgrading in the Northeast Corridor (NEC) is expected to further reduce travel times for Amtrak's Metroliners. Non-metroliners also operate in this corridor but at reduced speeds and with more stops.

(2) *Ibid.*, p. 3

Il est aussi important de remarquer qu'Amtrak a le droit de négocier directement avec les transporteurs et de vérifier les états financiers et opérationnels de ces derniers sans avoir à passer par un intermédiaire.(2)

Amtrak estime que, depuis 1976, cette méthode de répartition des coûts lui a permis d'économiser plus de 30 millions de dollars par année.

Un important aspect des contrats d'Amtrak est qu'ils sont fondés sur la méthode d'établissement des coûts dite des taux uniformes qui prévoit dans la mesure du possible le versement d'un montant mensuel fixe pour chaque élément de coût. Amtrak estime que cette méthode favorise l'efficacité et permet de mieux contrôler les coûts, parce qu'une fois que le taux a été convenu, c'est le transporteur qui assume toute augmentation des coûts attribuable à l'inefficacité. D'autre part, le transporteur peut réduire ses coûts en étant plus efficace et empocher les économies ainsi réalisées. Les contrats permettent également d'élargir la portée de ces accords pour y inclure les changements survenus au niveau du service assuré et des ajustements salariaux. Enfin, Amtrak accorde des primes d'encouragement aux chemins de fer pour les récompenser de leur bon rendement tout en leur imposant des pénalités lorsque ce rendement laisse à désirer.

Il convient de noter qu'aux termes de la loi halibitante, si Amtrak et une autre société ferrovaire n'arrivent pas à ratifier un contrat d'exploitation satisfaisant pour les deux parties, Amtrak peut demander à la Commission du commerce inter-États (Interstate Commerce Commission) d'arbitrer le différend. Les deux parties peuvent donc recourir aux services d'un organisme impartial capable de faciliter des négociations qui, autrement, pourraient être ralenties. De même, elles sont en ordre plus encouragées à en venir à une entente plutôt que de s'en voir imposer une.

En résumé, Amtrak estime que ce qui distingue surtout la méthode d'établissement des coûts qu'elle a adoptée de celle de VIA Rail c'est le droit de vérifier les données financières et opérationnelles des transporteurs et d'utiliser des coûts évitables à court terme plutôt que des coûts évitables à long terme ou des coûts imputés.

IV. SERVICES FERROVIAIRES

Au cours de son étude sur Amtrak, le Comité a pu voyager à bord du Metroliner qui relie Washington D.C. et la ville de New York et a participé au voyage d'inauguration du Gulf Coast Limited qui relie Mobile en Alabama à la Nouvelle-Orléans en Louisiane.

A. *Metroliner, Washington, D.C.—New York, 6 avril 1984*

Le Metroliner qui utilise une voie électrifiée voyage entre Washington D.C. et la ville de New York à des vitesses allant jusqu'à 120 milles à l'heure. Le voyage dure deux heures et quarante-neuf minutes, ce qui comprend quatre arrêts intermédiaires. La vitesse à laquelle voyage le train est particulièrement importante sur ce trajet puisque Amtrak fait concurrence à l'industrie aérienne déréglementée. L'amélioration et la réfection du corridor du Nord-Est devrait permettre au Metroliner d'Amtrak de réduire son temps de parcours encore

(2) *Ibid.*, p. 3

B. *The Gulf Coast Limited, Mobile, Alabama—New Orleans, Louisiana, 27-30 April 1984*

The Senate Committee rode on the Gulf Coast Limited's inaugural run on 28 April 1984 from Mobile, Alabama to New Orleans, Louisiana. Starting on 29 April this train will provide a daily rail passenger link between these two cities with five intermediate stops. Stops will be made at Pascagoula, Biloxi, Gulfport, and Waveland/Bay St. Louis, in Mississippi, and at East New Orleans in Louisiana. The train will leave Mobile at 7:00 A.M. and New Orleans at 6:30 P.M. for the three and one-half hour trip. It will operate over upgraded track, using all welded rail and improved, rebuilt bridges and trestles.

This train is financed jointly by AMTRAK and the three states of Louisiana, Mississippi and Alabama (i.e., the Louisiana Mississippi Alabama Rapid Rail Transit Commission) and will operate for the five-month period of the Louisiana World Exposition in New Orleans. If the pre-sale and sale of tickets are successful, efforts will be made to continue the service after the World's Fair is over.

The Gulf Coast Limited is an example of Amtrak's involvement with state and local agencies in the provision of passenger rail service. The Act of Congress that created Amtrak, provides that, in addition to operating the basic national system, Amtrak may cost-share additional routes with States and local agencies. The State or agency that applies to have such services established must agree to pay in each year of operation at least 45p. 100 in the first year and 65p. 100 in each year thereafter of the short-term avoidable losses of operating such service and 50p. 100 of the associated capital costs. Trains operated under this program are generally referred to as "403(b) trains", reflecting the section of the law. The pertinent section of the *Rail Passenger Service Act* that deals with this situation is cited below.

SEC. 403. SERVICE[1]

(a) Except as otherwise provided in this act, after the effective date of the Amtrak Improvement Act of 1981, all route additions shall be in accordance with the Route and Service Criteria.

(b) (1) (A) Any State or group of States, any regional or local agency, or any other person may submit an application to the Corporation requesting the institution of rail passenger service or the retention of a route, train, or service, or some portion of such route, train, or service, which the Corporation intends to discontinue under section 407 of this Act.

(B) Each application by a State, agency, or person for rail passenger service under this subsection shall contain—

(i) adequate assurances by such State, agency, or person that it has sufficient resources to meet its share of the cost of such service for the period such service is to be provided;

[1] *Ibid.*, p. 32.

davantage. D'autres trains empruntent ce corridor mais ils voyagent à des vitesses réduites et s'arrêtent plus souvent.

B. *The Gulf Coast Limited, Mobile, Alabama—Nouvelle-Orléans, Louisiane, 27 au 30 avril 1984*

Le Comité sénatorial a pris part au voyage inaugural du Gulf Coast Limited le 28 avril 1982 entre Mobile, Alabama et la Nouvelle-Orléans en Louisiane. A partir du 29 avril, ce train assurera une liaison voyageurs quotidienne entre ces deux villes avez cinq arrêts: Pascagoula, Biloxi, Gulfport et Waveland/Bay Saint-Louis, (Mississippi), et la Nouvelle-Orléans-est (Louisiane). Le train quittera Mobile à 7 heures et la Nouvelle-Orléans à 18 h 30 pour entreprendre son voyage de trois heures et demie. Il roulera sur des rails soudés et les ponts et les chevalets qui se trouvant sur le parcours ont été reconstruits et améliorés.

Ce train est financé conjointement par Amtrak et les trois États de la Louisiane, du Mississippi et de l'Alabama (c'est-à-dire par la *Louisiana Mississippi Alabama Rapid Rail Transit Commission*) et sera en service pendant les cinq mois au cours desquels se tiendra l'exposition mondiale de la Louisiane à la Nouvelle-Orléans. Si les billets se vendent bien en prévision de cet événement, on s'efforcera de maintenir le service après la fin de l'exposition mondiale.

Le Gulf Coast Limited est un exemple vivant de la collaboration que Amtrak accorde aux organismes d'État et aux agences locales dans la fourniture des services voyageurs par train. La loi du Congrès portant création d'Amtrak stipule qu'en plus d'assurer un service national de base, Amtrak peut partager avec des organismes d'État et des agences locales les frais d'exploitation de trajets supplémentaires. Ces États ou organismes doivent accepter d'assumer chaque année 50 p. 100 des coûts en capital liés à l'exploitation de ce service, et, la première année, au moins 45 p. 100 des pertes évitables à court terme et 65 p. 100 de ces pertes par la suite. Les trains qui sont exploités en vertu de ce programme sont appelés les «trains 403(b)», faisant ainsi allusion à l'article de la loi en question. L'article pertinent de la *Rail Passenger Service Act* est cité ci-dessous.

ARTICLE 403. SERVICE[1]

(a) Sauf indication contraire dans cette loi, après l'entrée en vigueur de l'*Amtrak Improvement Act* de 1981, tout trajet supplémentaire devra être conforme aux critères touchant les trajets et le service.

(b) (1) (A) Tout État ou groupe d'États, tout organisme local ou régional ou toute autre personne peut soumettre une demande à la Société demandant la création d'un service de voyageurs par train ou le maintien d'une route, d'un train, d'un service ou de toute partie d'une route, d'un train ou d'un service que la Société compte supprimer en vertu de l'article 407 de la présente loi.

(B) Toute demande soumise par un État, un organisme ou un particulier pour la fourniture des services voyageurs par train aux termes de cet article comprendra . . .

(i) des garanties suffisantes que ses ressources lui permettent de partager le coût de ce service pendant la période au cours duquel il doit être offert;

[1] *Ibid.*, p. 32.

(ii) a market analysis acceptable to the Corporation to ensure that there is adequate demand to warrant such service; and

(iii) a statement by such State, agency, or person that it agrees to pay in each year of operation of such service at least—

(I) 45p. 100 in the first year of operation; and

(II) 65p. 100 in each year of operation thereafter;

of the short-term avoidable losses of operating such service and 50p. 100 of the associated capital costs.

In the case of the Gulf Coast Limited, this is the first instance where Amtrak has contracted with three States to provide passenger services.

CONCLUSION

It was evident throughout the Committee's tour that Amtrak is committed to developing an efficient rail passenger system. Its program of rail car rebuilding, customer service improvements, new labour agreements, high-speed NEC trains and the enlightened contractural relationship with the railroad industry coupled with the high morale and enthusiasm of its employees has resulted in a system that has credibility with both the government and the public. without this credibility it is doubtful if Amtrak could attract, retain and expand its ridership as well as receive congressional support for its operations. Amtrak has shown that a dynamic and efficient rail passenger system can be developed from a chaotic system that had deteriorated over the years.

(ii) une analyse de marché acceptable à la société l'assurant que la demande justifie la fourniture de service; et

(iii) une déclaration par laquelle cet État, cet organisme ou ce particulier s'engage pendant la durée de la fourniture du service à assumer chaque année au moins—

(I) 45 p. 100 au cours de la première année d'exploitation; et

(II) 65 p. 100 chaque année subséquente;

des pertes évitables à court terme liées à l'exploitation de ce service ainsi que 50 p. 100 des coûts en capitaux connexes.

Dans le cas du Gulf Coast Limited, c'est la première fois que Amtrak conclut une entente avec trois États pour la fourniture de services voyageurs par train.

CONCLUSION

Le Comité a pu se rendre compte au cours de sa visite que Amtrak veut vraiment offrir un service efficace de transport voyageurs par train. Son programme de réfection des voitures, les améliorations apportées au service voyageurs, les nouvelles ententes syndicales, les trains à grande vitesse mis en service dans le corridor Nord-Est, la bonne relation contractuelle qui lie Amtrak à l'industrie ferroviaire ainsi que le bon moral et l'enthousiasme de ses employés en font un système crédible face au gouvernement et au public. Sans cette crédibilité, rien ne permet d'affirmer que Amtrak pourrait attirer, conserver et augmenter sa clientèle et obtenir l'appui du Congrès. Amtrak a prouvé qu'il était possible de créer un système voyageurs par train efficace et dynamique en partant d'un réseau qui tombait en ruines il y a quelques années à peine. Il a ainsi prouvé que le service voyageurs par train peut être viable avec les stimulants voulus.

APPENDIX "TC-5-A"

AMTRAK'S CONTRACTUAL RELATIONSHIP WITH THE RAILROAD INDUSTRY AND COSTING METHODOLOGY

J. L. LARSON

ASSISTANT VICE PRESIDENT
CONTRACT ADMINISTRATION

National Railroad Passenger Corporation
Washington, D.C.

April 5, 1984

Amtrak Operations

Amtrak contracts with 20 railroads and seven terminal companies for the operation of Amtrak passenger trains over approximately 22,000 route miles throughout the United States. In Fiscal Year 1983, Amtrak paid the carriers $210,-000,000 for 21 million train miles. In addition, Amtrak paid the carriers $21.7 million in incentive payments for on-time performance.

Costing Methodology

The basis for costing Amtrak operations is prescribed by Section 402(a) of the Rail Passenger Service Act. Under this provision, Amtrak pays the carriers incremental (avoidable) costs. This is actually short-term avoidable costs, which is unlike a long-term avoidable costing methodology where fixed costs tend to become variable and approach fully allocated costs.

While Amtrak and VIA may both indicate that they use avoidable costing methodologies, they are significantly different.

Although there is some risk of oversimplification in the following definition, the primary criterion for determining Amtrak's avoidable costs is as follows: "Would the position or facility exist in the absence of passenger trains?"

a. If the answer is No, the cost of same is deemed avoidable, such as train and engine crews used in passenger train service, and Amtrak would pay for such services.

b. If the answer is Yes (the position or facility would exist in the absence of passenger trains), it is deemed not avoidable and Amtrak does not pay for same.

Amtrak and the carriers also share certain common costs, such as station staffing, mechanical servicing and utilities, which in the absence of Amtrak may actually increase carrier costs.

Allocated costing methodologies may use inflated overheads to cover supervisory costs, corporate overheads, profit factors

APPENDICE «TC-5-A»

RELATION CONTRACTUELLE DE LA CAMPAGNE AMTRAK AVEC L'INDUSTRIE FERROVIAIRE ET MÉTHODE D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS

J. L. LARSON

VICE-PRÉSIDENT ADJOINT
ADMINI STRATION DES CONTRATS

National Railroad Passenger Corporation
Washington, D.C.

Le 5 avril 1984

Opérations de Amtrak

Amtrak passe des contrats avec 20 sociétés de chemin de fer et sept gares pour assurer l'exploitation de son réseau du transport voyageur qui couvre environ 22 000 milles à travers les États-Unis. Au cours de l'année financière de 1983, Amtrak a versé aux transporteurs 210 millions de dollars pour un parcours de 21 millions de milles. En outre, Amtrak leur a versé 21,7 millions de dollars de prime d'encouragement pour les récompenser de leur ponctualité.

Méthode d'établissement des coûts

La base d'établissement des coûts d'exploitation de Amtrak est prescrite au paragraphe 402*a*) de la *Rail Passenger Service Act*. Aux termes de cette disposition, Amtrak doit assumer les coûts marginaux (évitables). Il s'agit en fait des coûts évitables à court terme, ce qui diffère d'une méthode d'établissement des coûts évitables à long terme où les coûts fixés tendent à devenir variables et se rapprochent de coûts pleinement imputés.

Bien que Amtrak et VIA Rail puissent tous deux indiquer qu'ils utilisent les méthodes d'établissement des coûts évitables, ces dernières diffèrent sensiblement.

Même si la définition suivante risque d'être trop simpliste, le principal critère pour déterminer les coûts évitables de Amtrak est le suivant: «Le poste ou le service existeraient-ils dans l'absence de tains voyageurs»?

a. Si la réponse est *non*, le coût en est réputé évitable, comme les équipages de trains et de locomotives utilisés dans le service de transport ferroviaire voyageurs, et Amtrak devraient payer pour de tels services.

b. Si la réponse est *oui* (le poste ou le service existeraient en l'absence de trains de voyageurs), le coût est réputé non évitable et Amtrak ne l'assume pas.

Amtrak et les transporteurs partagent également certains frais communs, tels la dotation en personnel des gares, les services mécaniques et les services publics, qui en l'absence de Amtrak peuvent réellement entraîner un accroissement des coûts pour les transporteurs.

Les méthodes d'établissement des coûts imputés peuvent utiliser des frais généraux gonflés pour couvrir les coûts de la

or other costs not specifically identified. Such overheads may be significantly greater than actual avoidable costs. Amtrak pays only avoidable costs, such as the actual cost of employee health and welfare benefits, as well as actual vacation and holiday pay.

Amtrak does not pay for other items which potentially could involve significant costs, such as the use of tracks and facilities, opportunity costs, return on investment and ownership costs.

Cost Determination

The question which logically follows the costing methodology is "How are the appropriate costs and payments for same determined?" The answer is that Amtrak has complete access to the carriers' financial and operational records, not only for post-audits of billings and payments, but also for detailed studies prior to negotiating a new contract. This is the most significant difference between Amtrak and VIA's respective rights to determine what appropriate charges should be.

After conducting actual cost studies using the carriers' records, operating contracts are negotiated with each railroad covering the actual services to be provided, the staffing levels required for each category of employees, and to the maximum extent possible, flat rates are negotiated for each service.

It is also significant that Amtrak has the right to negotiate directly with the carriers, as well as the right to audit the carriers' operational and financial records without having to act through an intermediary.

We estimate that after adjustments are made for differences in train miles, as well as working in constant dollars, Amtrak has negotiated reductions in its payments to the carriers since 1976 that have saved Amtrak in excess of $30 million annually.

Flat Rate Concept

Amtrak's original contracts with the carriers were cost-plus agreements, a most undesirable costing methodology, as cost-plus agreements actually reward inefficiency. The next phase was an actual cost arrangement which, although not as undesirable as cost-plus, still passes inefficiencies through to the purchaser of the service.

Since 1976, Amtrak and the carriers have generally reached agreement on a flat rate costing methodology where each costing element is paid for on a fixed monthly payment to the maximum extent practicable. Although the carriers' actual cost records are the basis of the studies preceding such agreements, it is significant that the payments are based upon what the appropriate level of service should be and should cost, as opposed to solely a historical approach.

supervision, les frais généraux des sociétés, les facteurs profits et d'autres coûts qui ne sont pas identifiés comme tels. Ces frais généraux peuvent être sensiblement supérieurs aux coûts véritables réels. Amtrak ne paie que les coûts évitables, tels que le coût réel des prestations de santé et de bien-être des employés, ainsi que les salaires réels de départ ou de vacance.

Amtrak ne paie pas pour d'autres rubriques qui pourraient comporter des coûts importants, tels l'utilisation des voies ferées et des installations, le coût de substitution, le produit des investissements et les coûts attribuables de la propriété.

Détermination des coûts

La question qui suit logiquement la méthode d'établissement des coûts est la suivante: «Comment sont déterminés les coûts appropriés et les paiements qui doivent être effectués?» Réponse: Amtrak a pleinement accès aux dossiers financiers et opérationnels des transporteurs, non seulement pour la postvérification des factures et des paiements, mais également pour les études détaillées qui précèdent la négociation de nouveaux contrats. C'est là la principale différence entre les droits respectifs dévolus à Amtrak et à VIA Rail pour déterminer ce que doivent être les frais appropriés.

Après avoir effectué les études des coûts réels en utilisant les dossiers des transporteurs, des contrats d'exploitation sont négociés avec chaque réseau de chemin de fer sur la prestation des services à fournir, les niveaux de dotation en personnel nécessaires pour chaque catégorie d'employés et, dans la mesure du possible, des taux uniformes sont négociés pour chaque service.

Il convient de signaler également que Amtrak a le droit de négocier directement avec les transporteurs, et de vérifier les dossiers opérationnels et financiers de ces derniers sans devoir passer par un intermédiaire.

Nous estimons qu'après les rajustements qui doivent être faits pour tenir compte des différences en milles parcourus par les trains, et ce en dollars constants, Amtrak a négocié la réduction des montants dus aux transporteurs depuis 1976 ce qui lui a épargné plus de 30 millions de dollars par année.

Le concept du taux uniforme

Les contrats initiaux de Amtrak avec les transporteurs représentaient des accords de régie intéressée et contrôlée, méthode d'établissement des coûts fort peu judicieuse, étant donné que ce genre d'accord récompense en fait l'inefficacité. Ensuite, Amtrak est passée à des accords de prix coûtant, qui, bien qu'ils ne soient pas aussi peu judicieux que les premiers, transmettent tout de même l'inefficience aux acheteurs du service.

Depuis 1976, Amtrak et les transporteurs se sont généralement entendus sur une méthode d'établissement des coûts fondée sur un taux uniforme selon laquelle chaque élément de coût est payé sur une base mensuelle fixe, en s'assurant que le montant soit le plus élevé possible. Même si les études qui précèdent de tels marchés se fondent essentiellement sur des renseignements tirés des dossiers sur prix coûtants des transporteurs, il convient de signaler que les paiements s'appuient sur ce que devrait être le niveau approprié du service ou des coûts, et non uniquement sur les méthodes passées.

Amtrak regards the flat rate concept as an incentive arrangement to promote good management practices and to effectively control costs. Once a flat rate has been agreed upon, inefficiencies and poor management are borne by the carrier. On the other hand, if the carriers can reduce costs through efficiencies, they can benefit by saving the difference between the agreed upon rate and their actual cost. In the near term, the carrier benefits from such efficiency. In the longer term, those benefits resulting from good management practices pass through to Amtrak when the compensation provisions are renegotiated.

Keeping Costs Current

Amtrak's contracts with the carriers are dynamic, not static. It would be difficult, if not impossible, to predict levels of service and appropriate costs five years ahead or even two years, due to unpredictable changes. Once agreements have been reached, they are amended to adjust costing elements, as follows:

a. Changes in level of services provided, either increases or decreases.

b. Wage adjustments based upon actual changes in wages or benefits as of the date such changes occur.

c. Other cost items escalated (or deescalated) in accordance with appropriate indices, generally those provided by the Association of American Railroads.

Amtrak's compensation provisions with the carriers are generally two or three years in duration; however, they are open-ended beyond that term until such time as either party desires to renegotiate the compensation provisions. As a result of this provision, Amtrak's compensation agreements negotiated in 1976 and 1977 for the most part currently remain in effect because of effective costing and the dynamic nature of the agreements.

Incentive Arrangements

Amtrak's original (1971) agreements with the carriers provided for compensation of solely related costs, but had no provisions for any compensation beyond such costs. As a result, on-time performance generally deteriorated after Amtrak's inception.

In 1974, Amtrak entered its first incentive arrangement with the carriers. The arrangement was modified, along with significant schedule improvements in 1976. Since 1978, all incentive contracts have also had penalty provisions for poor performance. In 1980, Amtrak entered into its first carrier agreement that required measurement of performance at intermediate points, as well as at the end point. Prior to that time, all of the carriers' emphasis was on end-point performance without regard to intermediate points.

Amtrak's arrangement measures all performance from the initial point on that carrier (a to b; a to c; a to d; etc.), which results in requiring maximum diligence by the carrier in order

Amtrak voit dans le concept du taux uniforme un encouragement visant à promouvoir les bonnes pratiques de gestion et à contrôler efficacement les coûts. Une fois qu'un taux uniforme a été adopté, l'inefficacité et la mauvaise gestion doivent être assumées par le transporteur. D'autre part, si le transporteur peut réduire les coûts attribuables à l'inefficacité, il peut tirer un profit en épargnant la différence entre le taux convenu et le coût réel. A la limite, le transporteur bénéficie de telles inefficacités. A long terme, les bénéfices qui découlent des bonnes pratiques de gestion reviennent à Amtrak lorsque les dispositions d'indemnisation sont renégociées.

Actualisation des coûts

Les contrats de Amtrak avec les transporteurs sont dynamiques, et non statiques. Il serait difficile, sinon impossible, de prédire les niveaux de service et les coûts appropriés cinq ou même deux ans à l'avance, étant donné tous les changements imprévisibles qui peuvent survenir. Lorsque les accords sont conclus, ils sont modifiés pour rajuster les éléments de coûts, comme suit:

a. Changements dans le niveau des services fournis, soit à la hausse ou à la baisse.

b. Rajustements salariaux fondés sur les changements réels des salaires ou des avantages à compter de la date à laquelle ces changements se produisent.

c. D'autres facteurs coûts qui sont haussés (ou baissés) conformément aux indices appropriés, généralement ceux qui sont fournis par l'Association des chemins de fer américains.

Les dispositions d'indemnisation que prend Amtrak avec les transporteurs durent généralement deux ou trois ans; toutefois, elles peuvent se prolonger jusqu'à ce que l'une ou l'autre des parties émette le désir de les renégocier. C'est pourquoi les dispositions d'indemnisation de ê Amtrak négociées en 1976 et 1977 sont, pour la plupart, toujours en vigueur en raison de l'efficacité des méthodes d'établissement des coûts et de la nature dynamique des accords.

Dispositions relatives à l'encouragement

Les premiers accords (1971) conclus par Amtrak avec les transporteurs prévoyaient une indemnisation des coûts connexes uniquement, mais ne contenaient aucune disposition d'indemnisation au-delà de ces coûts. C'est ainsi que la ponctualité s'est généralement détériorée dès la création de Amtrak.

En 1974, Amtrak a conclu son premier accord avec les transporteurs. L'accord a été modifié, et d'importantes améliorations aux horaires ont été apportées en 1976. Depuis 1978, tous les contrats d'incitation ont également contenu des dispositions de pénalisation pour mauvaises performances. En 1980, Amtrak a conclu son premier accord de transporteur qui exigeait l'évaluation de la performance à des points intermédiaires, ainsi qu'au terminus. Auparavant, tous les transporteurs mettaient plutôt l'accent sur la performance en ce qui a trait à l'heure d'arrivée au terminus sans tenir compte des points intermédiaires.

L'accord de Amtrak mesure toutes les performances du point initial de départ de ce transporteur (a à b; a à c; etc.), ce qui oblige le transporteur doit de preuve de beaucoup de

to earn maximum incentives. Amtrak currently has five carriers operating under this arrangement. Although this methodology requires improved performance by the carriers to earn comparable incentives, on-time performance continues to improve. One significant factor was that the improved system permits the delegation of responsibility for on-time performance to the railroad's operating division level, where the responsibility also rests for the movement of the trains.

Amtrak was unwilling to get into intermediate point performance measurement that would have segmented a carrier into individual segments (a to b; b to c; c to d; etc.), as a carrier could delay a train for hours on the first segment, yet still be rewarded for making running time on subsequent segments.

Amtrak's incentive/penalty arrangements are based upon the following:

a. Incentives are paid for on-time performance between 80p. 100 and 100p. 100 on-time.

b. No incentives are paid or penalties assessed for performance between 70p. 100 and 80p. 100 on-time.

c. Penalties are assessed at the same rate as they are paid for performance below 70p. 100. Such penalties are against incentives previously earned during the preceding 12 months.

d. Incentives are paid on the basis of the performance of each individual train, measured monthly.

e. The incentive rates are negotiated with the carriers and carefully consider the quality of the schedules, the number of riders, the importance of connections, as well as improvements in speeds and schedule reductions.

Last year, Amtrak paid the carriers $21.7 million in incentives, in addition to $210 million in base cost payments.

Frequently, we are asked why should Amtrak pay the carriers any incentives when the railroads are obligated to provide priority service under the act. The answer is complex; first, in the absence of any incentive provision, satisfactory performance just will not occur on all carriers on a consistent basis. Second, Amtrak does not contend that incentive payments represent a pure profit for the carriers; on the contrary, due to the short-term avoidable costing methodology, certain costs may not be identifiable or quantifiable; however, such costs are covered by the incentive payments. We believe the preponderance of the incentive payments does represent a profit to the carriers and that the carriers' ability to earn a profit is far greater than they can earn in handling many freight commodities. Third, and most important, the incentive arrangement with the carriers has accomplished more than any other single factor to establish a normal business relationship between Amtrak and the carriers.

diligence pour avoir droit au maximum des primes d'encouragement. Amtrak a conclu un tel accord avec cinq transporteurs. Même si cette méthode exige que les transporteurs améliorent leur performance pour mériter des primes comparables, la ponctualité ne cesse de s'améliorer. Facteur important: Le système amélioré permet la délégation de responsabilité aux fins de la ponctualité au niveau de la division d'exploitation de chemins de fer, qui a également la responsabilité du mouvement des trains.

Amtrak n'a pas voulu adopter l'évaluation de la performance à des points intermédiaires qui aurait divisé un transporteur en segments individuels (a à b; b à c; c à d; etc.), étant donné qu'un transporteur pourrait retarder un train pendant des heures sur le premier segment, tout en méritant la récompense pour avoir respecté les délais impartis sur les segments subséquents.

Les dispositions d'encouragement/de pénalisation d'Amtrak sont fondées sur ce qui suit:

a. Les primes encouragement sont accordées en fonction d'une ponctualité qui varie entre 80 et 100 p. 100.

b. Aucune prime d'encouragement n'est versée et aucune pénalisation n'est servie pour un rendement qui se situe entre 70 et 80 p. 100.

c. Les pénalisations sont évaluées au même taux qui celles qui sont imposées pour un rendement inférieur à 70 p. 100. Ces pénalisations sont déduites des primes d'encouragement méritées au cours des douze mois précédents.

d. Les primes d'encouragement sont versées en fonction de la performance de chaque train, mesurée une fois par mois.

e. Les taux des primes d'encouragement sont négociés avec les transporteurs et tiennent soigneusement compte de la qualité des horaires, du nombre de clients, de l'importance des correspondances ainsi que des améliorations apportées à la vitesse et à la réduction des horaires.

L'an dernier, Amtrak a versé aux transporteurs 21.7 millions de dollars en prime d'encouragement, en plus de 210 millions de dollars au titre des paiements des coûts de base.

On nous demande, fréquemment, pourquoi Amtrak devrait verser aux transporteurs des primes d'encouragement alors que les chemins de fer sont obligés de fournir un service prioritaire aux termes de la loi. La réponse est complexe; d'abord, en l'absence de toute disposition d'encouragement, le rendement satisfaisant ne sera pas chose constant, chez tous les transporteurs. Deuxièmement, Amtrak n'a pas l'impression que les paiements d'encouragement représentent un pur profit pour les transporteurs; au contraire, en raison de la méthode d'établissement des coûts évitables à court terme, certains frais peuvent ne pas être identifiables ou quantifiables; toutefois, ces frais sont couverts par les paiements d'encouragement. Nous estimons que la prépondérance des primes d'encouragement représente un profit pour les transporteurs et que l'aptitude de ces derniers à réaliser un profit est beaucoup plus grande que ce qu'ils peuvent gagner par la manutention de différents sortes de cargo. Troisièmement, et surtout, la disposition d'encouragement des transporteurs a contribué plus que tout autre facteur à établir une relation d'affaires normale entre Amtrak et les transporteurs.

Carrier Relations

In the early days of Amtrak, there was an adversary relationship between Amtrak and the railroad industry. Since 1976, we have worked hard to establish a normal business relationship with the industry. Amtrak is now perceived as a customer by most carriers the same as they regard their major freight shippers. Once the carriers recognized that they could earn a profit for the efficient and expeditious movement of Amtrak traffic, the same as other rail traffic, the relationship began to improve.

Today Amtrak enjoys the best working relationship with the railroad industry in its 13-year history.

Is short-term avoidable costs plus incentives a reasonable basis for compensating the railroads?

We firmly believe the answer is yes because of the following:

a. The Rail Passenger Service Act and the creation of Amtrak in 1971 removed a tremendous financial burden from the carriers.

b. The carriers' out-of-pocket expenses are reimbursed.

c. Unlike freight operations where railroads have a significant capital investment in equipment and locomotives which they attempt to recover in freight rates, they have no capital investment in Amtrak equipment.

d. Amtrak pays for the cost of maintaining and operating the equipment.

e. Unlike the freight operations where the carrier assumes the casualty losses, including damage to equipment and lading, Amtrak generally assumes such losses through its no-fault liability arrangement.

f. The carriers can earn a generous profit on operating expenses without having any capital invested in the operation.

g. Amtrak advances operating funds to the carriers so they are not expending their own cash for Amtrak operations.

Comparison of Amtrak and Canadian Costs

We have estimated that Amtrak's costs on the Montrealer between the international boundary and Montreal are about two and one-half to three times as great as the same operation would cost in the United States. It is somewhat less on the Adirondack route between Rouses Point, NY, and Montreal, perhaps double.

In discussions with VIA and the CTC, we have concluded that VIA's costs are somewhat less, but not materially less, than Amtrak's costs in Canada.

We believe that Amtrak's last two international ventures with VIA, New York to Toronto and Chicago to Toronto have been a major step forward. Unlike the Montrealer and Adirondack services to Montreal, the Toronto services become VIA trains at the international boundary.

Relations avec les transporteurs

Les relations d'Amtrak avec l'industrie ferroviaire étaient au début, marquées d'imprévus pour établir des relations d'affaires normales avec ce secteur. Amtrak est maintenant perçue comme un client par la plupart des transporteurs tout comme ceux-ci considèrent leurs principaux expéditeurs de marchandise. Dès que les transporteurs ont reconnu qu'ils pouvaient tirer un profit de l'utilisation efficace et expéditive du réseau de Amtrak, tout comme d'autres réseaux ferroviaires, les relations ont commencé à s'améliorer.

Aujourd'hui Amtrak jouit des meilleures relations de travail avec l'industrie forestière qu'elle ait connues au cours de ces 13 ans d'existence.

Les coûts évitables à court terme plus les encouragements peuvent-ils raisonnablement servir de base à l'indemnisation des chemins de fer?

Nous croyons fermement que la réponse est oui pour les raisons suivantes:

a. Le *Rail Passenger Service Act* et la création de Amtrak en 1971 on dégagés d'un énorme fardeau financier les transporteurs.

b. Les décaissements des transporteurs sont remboursés.

c. Contrairement au transport marchandise, où les chemins de fer ont lourdement investi en immobilisations, en équipement et maintenant qu'ils tentent de recouvrer au maximum des tarifs de transport, ils n'ont investi aucun Capital autre dans Amtrak.

d. Amtrak paie le coût de l'entretien et de l'exploitation du matériel.

e. Contrairement au transport marchandises où le transporteur assume les pertes occasionnées par les risques divers, y compris les dommages causés au matériel et au chargement, Amtrak assume généralement ces pertes par le truchement d'une disposition de responsabilité sans preuve de négligence.

f. Les transporteurs peuvent retirer un profit sensible des dépenses d'exploitation sans avoir investi de capitaux dans l'opération.

g. Amtrak avance des fonds d'exploitation aux transporteurs pour qu'ils ne dépensent pas leurs propres réserves dans l'exploitation de Amtrak.

Comparaison des coûts de Amtrak et des coûts des chemins de fer canadiens

Nous avons calculé que les coûts de Amtrak pour le Montrealer entre la frontière internationale et Montréal sont d'environ 2 fois et demi à 3 fois plus chères que pour le même service aux États-Unis. Ces coûts sont peut-être un peu moindres sur le trajet des Adirondack entre Rouses Point (New York) et Montréal, peut-être le double.

En discutant avec VIA Rail et le CTC, nous avons conclu que les coûts de VIA Rail sont quelque peu inférieurs, mais pas sensiblement moins élevés que de Amtrak au Canada.

Nous croyons que les deux dernières entreprises internationales de Amtrak avec VIA Rail, soit les lignes de New York-Toronto et de Chicago-Toronto, ont constitué un grand pas en avant. Contrairement au service du Montrealer et de

Conclusion

In conclusion, we believe the most significant differences between Amtrak's and VIA's costing methodologies are the right to audit the carriers' financial and operational data and the use of short-term avoidable costs, as opposed to longer-term avoidable or allocated costs.

The short-term avoidable costing methodology used in the United States as well as the ability to earn incentives have established an excellent basis for a healthy business relationship between Amtrak and the railroad industry.

J. L. Larson

Attachment: Section 402(a) Rail Passenger Service Act.

SEC. 402. FACILITY AND SERVICE AGREEMENTS.

(a) The Corporation may contract with railroads or with regional transportation agencies for the use of tracks and other facilities and the provision of services on such terms and conditions as the parties may agree, which terms shall include a penalty for untimely performance. In the event of a failure to agree, the Interstate Commerce Commission shall, within ninety days after application by the Corporation, it it finds that doing so is necessary to carry out the purposes of this Act, order the provision of services or the use of tracks or facilities of the railroad by the Corporation, on such terms and for such compensation as the Commission may fix as just and reasonable, and the rights of the Corporation to such services or to the use of tracks or facilities of the railroad or agency under such order or under an order issued under subsection (b) of this section shall be conditioned upon payment by the Corporation of the compensation fixed by the Commission. In fixing just and reasonable compensation for the provision of services or for the use of tracks and facilities ordered by the Commission under the preceding sentence, the Commission shall, in fixing compensation in excess of incremental costs, consider quality of service as a major factor in determining the amount (if any) of such compensation. If the amount of compensation fixed is not duly and promptly paid, the railroad or agency entitled thereto may bring an action against the Corporation to recover the amount properly owed. Notwithstanding any other provision of this Act, the Corporation may enter into agreements with any other railroads and with any State (or local or regional transportation agency) responsible for providing commuter rail or rail freight services over tracks, rights-of-way, and other facilities acquired by the Corporation pursuant to authority granted by the Regional Rail Reorganization Act of 1973 and the Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act of 1976. In the event of a failure to agree, the Commission shall order that rail services continue to be provided, and it shall, consistent with equitable and fair compensation principles, decide, within 180 days after the date of submission of a dispute to the Commission, the proper amount of compensation for the provision of such services. The Commission, in making such a determination, shall consider all relevant fac-

l'Adirondack vers Montréal, les services de Toronto se transforment en trains de VIA Rail à la frontière internationale.

Conclusion

En conclusion, nous croyons que les différences les plus remarquables entre les méthodes d'établissement des coûts de Amtrak et de VIA Rail sont le droit de vérifier les données financières et opérationnelles des transporteurs et l'utilisation des coûts évitables à court terme, par opposition aux coûts évitables à plus long terme ou aux coûts imputés.

La méthode d'établissement des coûts évitables à court terme utilisée aux États-Unis ainsi que la possibilité d'obtenir des primes d'encouragement ont nettement contribué à ce que se nouent des relations d'affaires saines entre Amtrak et l'industrie ferroviaire.

J. L. Larson

Pièce jointe: 402(a) du Rail Passenger Service Act.

ART. 402. CONTRATS DE LOUAGE DE SERVICES ET D'INSTALLATIONS

(a) La Société peut passer un contrat avec les sociétés ferroviaires ou les entreprises de transport régional pour l'utilisation des voies ou autres installations et pour la prestation de services selon les modalités arrêtées entre les parties, ces conditions prévoyant une pénalité pour non-respect des horaires. En cas de désaccord, la *Interstate Commerce Commission* doit, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la requête de la Société et si elle le juge nécessaire aux fins de l'application de la présente Loi, ordonner la prestation de services ou l'utilisation des voies ou des installations de la société ferroviaire par la Société, aux conditions et moyennant toute compensation justes et raisonnables fixées par la Commission, et le droit de la Société de recevoir de tels services ou d'utiliser les voies ou les installations de la société ferroviaire ou de l'entreprise de transport accordés par une telle ordonnance ou par toute ordonnance prise en vertu de l'alinéa (b) du présent article est assujetti au paiement par la Société du montant de la compensation fixé par la Commission. En fixant un montant de compensation juste et raisonnable pour la prestation de services ou pour l'utilisation des voies et des installations ordonnées par la Commission en vertu de la phrase précédente, la Commission doit, au moment de fixer le montant de la compensation en sus des coûts marginaux, tenir compte du critère de qualité du service pour déterminer le montant (s'il en est) de ladite compensation. Si le montant de la compensation n'est pas dûment et rapidement payé, la société ferroviaire ou l'entreprise qui y a droit peut intenter des poursuites contre la Société pour récupérer les sommes exigibles. Nonobstant toute autre disposition de la présente Loi, la Société peut conclure avec toute autre société ferroviaire ou tout État (y compris toute entreprise de transport local ou régional) chargés de fournir des services de trains de banlieue ou de transport de marchandises des accords portant sur les voies, droits de passage ou autres installations acquis par la Société en vertu des pouvoirs conférés par le *Regional Rail Reorganization Act* de 1973 et le *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* de 1976. Faute d'autre la Commission ordonnera que les services ferroviaires continuent d'être assurés et, conformément aux principes de compensation juste et équitable, fixera,

tors, and shall not permit cross subsidization among intercity, commuter, and rail freight services.

dans les 180 jours suivant le renvoi du différend à la Commission, le montant équitable de la compensation à verser pour la prestation de tels services. Au moment de fixer le montant, la Commission tiendra compte de tous les facteurs pertinents et interdira tout financement compensatoire des services intercités, de trains de banlieue et de transport de marchandises.

Mr. Dennis Sullivan, Vice-President, Chief Engineer;
Mr. Joseph Crawford, Chief Mechanical and Maintenance;
Mr. Robert Vanderclute, Gen Manager West/Headquarters.

NEW YORK, N.Y.
Mr. E. V. Walker, III, P.E., Engineer, Right of Way Improvements;
Mr. Tom Kane, Gen Supervisor;
Mr. F. Scott, Chief of Operations.

MOBILE, ALABAMA
Mr. Wilfred Leatherwood, Manager, State and Local Services;
Mr. Thomas P. Hackney, Executive Vice-President and Chief Operations Officer Amtrak;
Mrs. Diane Elliott, director of Special events;
Mr. Robert Gall, Vice-President, Marketing.

M. Dennis Sullivan, vice-président, ingénieur en chef;
M. Joseph Crawford, chef, Mécanique et entretien;
M. Robert Vanderclute, gérant général, Ouest/quartier général.

NEW YORK (N.Y.)
M. E. V. Walker, III, P.E., ingénieur, Améliorations des voies et du droit de passage;
M. Tom Kane, superviseur général;
M. F. Scott, chef des opérations.

MOBILE (ALABAMA)
M. Wilfred Leatherwood, gérant, Service local et aux États;
M. Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak;
Mme Diane Elliott, directeur des événements spéciaux;
M. Robert Gall, vice-président, Marketing.

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Railroad Passenger Corporation (Amtrak):

CHICAGO, ILLINOIS

Mr. R. J. Preski, Sr., Gen Mechanical, Superintendent—West.

INDIANAPOLIS, INDIANA

Mr. W. A. Barrick, Gen Manager;

Mr. M. L. Berryhill, Production Manager;

Mrs. K. J. Burks, Rules and Safety Officer.

WASHINGTON, D.C.

Mr. Graham Claytor, President;

Mr. James H. English, Vice-President, Governmental Affairs;

Mr. Jim Barber, Director, Community Affairs;

Mr. Robert Gall, Vice-President, Marketing;

Mr. Jim Callery, Vice-President, Sale;

Mr. Thomas P. Hackney, Executive Vice-President, Operations;

Mr. W. Gallagher, Director, Planning;

Mr. James Larson, Assistant Vice-President, Contract Administration;

De la «National Railroad Passenger Corporation» (Amtrak):

CHICAGO (ILLINOIS)

M. R. J. Preski, Sr., chef du service d'entretien et superviseur du service de mécanique générale pour la région de l'ouest. (Indianapolis).

INDIANAPOLIS (INDIANA)

M. W. A. Barrick, gérant général;

M. M. L. Berryhill, gérant de production;

Mme K. J. Burks, responsable de la sécurité et du règlement.

WASHINGTON (D.C.)

M. Graham Claytor, président;

M. James H. English, vice-président, Affaires gouvernementales;

M. Jim Barber, directeur, Affaires gouvernementales;

M. Robert Gall, vice-président, Marketing;

M. Jim Callery, vice-président des ventes;

M. Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak;

M. W. Gallagher, directeur, Planning;

M. James Larson, vice-président adjoint, Administration des contrats;

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 8, 1984

Issue No. 6

Sixth Proceedings on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 8 mai 1984

Fascicule nº 6

Sixième fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate; Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into the report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the firt session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le Greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 8 MAI 1984
(23)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 37, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs Balfour, Langlois, Macdonald, Muir, Perrault, Riley et Stewart. (7)

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

De «Canadian Motor Coach Association:

M. J. Kearns, président (Grey Coach);

M. Paul McElligott, vice-président, (Voyageur);

M. Brian Stewart, (Ontario Motor Coach);

M. M. Pelletier, vice-président—transport Québec (Voyageur Inc.);

M. G. Thompson, vice-président, (Acadian Lines Ltd);

M. D. Carmichael, vice-président, transport (Voyageur Colonial Ltée.).

De Transport 2000:

M. Guy Chartrand, président national;

M. N. Vincent, directeur exécutif;

M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, région d'Ottawa.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui font une déclaration et répondent aux questions.

L'honorable sénateur Muir propose,—QUE les documents déposés par Transport 2000, figurent en Appendice aux délibérations de ce jour (*voir Appendice «TC-6-A»*).

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose,—QUE le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion mise aux voix est adoptée.

A 22 h 17, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 8, 1984
(23)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:37 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Balfour, Langlois, Macdonald, Muir, Perrault, Riley and Stewart. (7)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

From the Canadian Motor Coach Association:

Mr. J. Kearns, President (Grey Coach);

Mr. Paul McElligott, Vice-President (Voyageur);

Mr. Brian Stewart (Ontario Motor Coach);

Mr. M. Pelletier, Vice-President—Transport Quebec (Voyageur);

Mr. G. Thompson, Vice-President (Acadian Lines Ltd);

Mr. D. Carmichael, Vice-President—Transportation (Voyageur-Colonial).

From Transport 2000:

Mr. Guy Chartrand, National President;

Mr. N. Vincent, Executive Director;

Mr. David L. Jeanes, member, Ottawa Region.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Inc.

The Chairman introduced the witnesses, who made a statement and answered questions.

It was moved by the Honourable Senator Muir,—THAT the documents tabled by Transport 2000 by appended to this day's deliberations (*see Appendix "TC-6-A"*).

The question being put on the motion, it was agreed to.

It was moved by the Honourable Senator Stewart,—THAT the Committee adjourn to the call of the Chair.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 10:17 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 8, 1984

[*Texte*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7.30 p.m. to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have with us tonight two groups of witnesses, the first of which is from the Canadian Motor Coach Association. The second group represents Transport 2000. Mr. Kearns, the spokesman for the Canadian Motor Coach Association, will begin.

Mr. James H. Kearns, President and Chief Executive Officer, Gray Coach Lines Limited, and President, Canadian Motor Coach Association: Thank you, Mr. Chairman. We have with us this evening a group from the Canadian Motor Coach Association, and we are representing the bus industry nationally.

On my right is seated the President of the Ontario Motor Coach Association, Mr. Brian Stewart. To his right is seated the Vice President of Voyageur, Mr. Paul McElligott; next to Mr. McElligott is seated another vice president of Voyageur, Mr. Don Carmichael. On Mr. Carmichael's right is Mr. Gordon H. Thompson of Acadian Lines Limited in Halifax.

We are jointly presenting to the committee some views which we have about the VIA Rail situation and transportation generally in Canada. Perhaps I could make some preliminary remarks, following which I will ask the two gentlemen to my right to present their own points of view.

Honourable senators, I am the President of Gray Coach Lines Limited of Toronto and the President of the Canadian Motor Coach Association. I wish to extend to this committee the sincere appreciation of the motor coach industry of Canada for its invitation to appear today to discuss rail passenger service in our country.

By way of introduction, let me say something about our national association. Its members include the major interurban bus companies across Canada—the interurban bus industry being that part of the public transportation system that competes with air and rail carriers for passenger traffic between cities. The inter-industry comparison shows us to be somewhat above air, in terms of passengers carried, and considerably above rail. Comparative data are difficult to come by for specific periods, but our best estimate from the available data shows that the intercity bus system is carrying close to 30 million passengers a year, air carriers a little over 20 million passengers on domestic routes, and VIA's latest figures show 6.7 million passengers. We carry more people than all of the air carriers in Canada and about four times as many as VIA. This is done by some 50 companies located across the country, earning over $275 million in operating revenues, employing about 5,500 people and operating some 1,500 highway buses. We are highly regionalized and are regulated mainly by provincial rather than federal legislation, in that licensing and licence

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 8 mai 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour étudier le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons avec nous ce soir deux groupes de témoins dont le premier représente la Canadian Motor Coach Assocation et le deuxième Transport 2000. M. Kearns, porte-parole de la Canadian Motor Coach Association ouvrira la séance.

M. James H. Kearns, président-directeur-général, Gray Coach Lines Limited et président de la Canadian Motor Coach Association: Merci, monsieur le président. Nous sommes venus ce soir avec des représentants de la Canadian Motor Coach Association et nous représentons ici l'industrie nationale du transport par autocar.

A ma droite est assi le président de l'Ontario Motor Coach Association, M. Brian Stewart; à sa droite se trouve le vice-président de Voyageur, M. Paul McElligott; à côté de lui est assi un autre vice-président de la même compagnie, M. Don Carmichael. A la droite de M. Carmichael se trouve M. Gordon H. Thompson de Acadian Lines Limited à Halifax.

Nous nous sommes regroupés pour présenter au Comité quelques idées sur l'état de VIA Rail et des transports en général au Canada. Je commencerai par faire quelques remarques préliminaires et demanderai ensuite aux deux messieurs à ma droite de vous présenter leurs propres points de vue.

Honorables sénateurs, je suis président de Gray Coach Lines Limited de Toronto et président de la Canadian Motor Coach Association. Je tiens d'abord à exprimer au Comité les remerciements sincères de l'industrie canadienne du transport par autocar de nous avoir invité à comparaître aujourd'hui pour discuter du transport ferroviaire des voyageurs dans notre pays.

En guise d'introduction, permettez-moi quelques mots concernant notre association nationale. Elle est formée des principales compagnies de transport par autocar au Canada, secteur qui fait lui-même partie du système de transport en commun qui dispute le marché du transport interurbain aux autres transporteurs, aériens et ferroviaires. Au sein de cette industrie, nous transportons un plus grand nombre de voyageurs que les compagnies aériennes et considérablement plus que les chemins de fer. Il est difficile d'obtenir des données comparatives pour des périodes déterminées, mais selon celles qui existent nous estimons que les autocars transportent près de 30 millions de passagers par an, les avions un peu plus de 20 millions sur des lignes domestiques, tandis que VIA en transporte 6,7 millions. Nous transportons donc plus de passagers que tous les transporteurs aériens au Canada et environ quatre fois plus que VIA. Ces services sont assurés d'un bout à l'autre du pays, par environ 50 compagnies qui ont un chiffre d'affaires de plus de 75 millions de dollars, qui emploient environ 5 500 personnes et opèrent quelque 1 500 autocars. Ce service est très

[*Text*]

fees, routes and general conditions are controlled by the province. We service almost every town that is accessible by road, and, in this sense, we have considerable technical flexibility, although this is conditioned and limited by the profit-generating capability. The "way" component for the intercity bus is some 60,000 km of Canada's road and highway network, our use of which is fully paid for by all the regular taxes and fees.

Ownership of our companies is mixed, but most companies are privately owned, and this includes the largest companies—Greyhound and Voyageur. Few are provincially owned and a few, like Gray Coach, are owned by the city transportation system. One system, the one that operates in Newfoundland, is owned by the federal government. However, regardless of ownership, we are all vitally interested in maximizing service to the public at minimum cost.

To several companies in the industry, and particularly the larger interprovincial operators, the greatest challenge for the future does not lie in technical development, improved passenger capacity, greater passenger comfort and safety, or in lower cost relative to revenue. The greatest challenge, strange as it may seem, lies in finding a way to compete effectively with our own federal government. It is for this reason that some of our operators say that the challenge of the future is survival itself.

The attempt by the federal government to revitalize passenger rail services through VIA Rail is not only far too costly for the Canadian taxpayer but will have profoundly negative repercussions for the intercity bus industry. Carriage is currently diverted from bus to rail because of the latter mode's artificially low fares, which are supported by intensive marketing campaigns. It is unfair for the bus industry, which receives no public financing assistance, to have to compete with the heavily subsidized operations of VIA—which subsidies amounted to $597 million in 1983.

Periodically, VIA introduces reduced fares for extended periods which are purported to attract traffic from automobiles but which do have the effect of influencing those who normally travel by bus or go by train. Last year VIA announced, through a massive and very expensive advertising campaign, a 40 per cent discount in fares between Toronto and several points along the route, to and including Sarnia, from February 21 to May 29.

Recently VIA announced a 60 per cent reduction from central Canada to the maritimes and a 50 per cent reduction on trips to the west from March 19 to May 14—less than half fare for two months. Who can possibly compete with rates like that, when fares support only 30 per cent of costs?

However, we do not take the unrealistic position that VIA should be abolished. What we do advocate is a fair level of competition that will permit the intercity bus industry to survive. The alternatives are distasteful to everyone—we will be

[*Traduction*]

régionalisé et est réglementé essentiellement par les législations provinciales plutôt que fédérales, en ce sens que l'octroi des licenses, le barême des droits, les circuits et conditions générales sont régis par la province. Nous déservons presque toutes les villes accessibles par la route et sur ce plan avons une flexibilité technique considérable, qui est cependant conditionnée et limitée par la rentabilité. La «voie» de l'autocar est formée par le réseau d'environ 60 000 km de routes et d'autoroutes du Canada, pour l'utilisation de laquelle nous payons les taxes et droits normaux.

La propriété de nos compagnies est mixte, bien que la plupart d'entre elles soient privées, et notamment les plus grandes, à savoir Greyhound et Voyageur. Peu d'entre elles appartiennent aux provinces et quelques-unes, comme la Gray Coach appartiennent à une commission de transport urbain. Une de ces commissions, celle qui opère à Terre-Neuve, appartient au gouvernement fédéral. Mais quoi qu'il en soit de la propriété, nous sommes tous intéressés au plus haut point à offrir au public les meilleurs services au coût le moins élevé.

Pour plusieurs compagnies, notamment pour les grandes compagnies interprovinciales, le plus grand défi que pose l'avenir ne touche pas au développement technique, à l'augmentation de la capacité de transport, à l'amélioration du confort et de la sécurité du voyageur ou à la diminution des coûts par rapport aux recettes. Le plus grand défi, aussi étrange cela soit-il, est de trouver comment concurrencer vraiment notre gouvernement fédéral. Voilà pourquoi certains de nos opérateurs déclarent que le défi de l'avenir est tout simplement de survivre.

Les tentatives faites par le gouvernement fédéral pour donner une nouvelle vie au service ferroviaire VIA Rail non seulement coûtent trop cher aux contribuables canadiens mais nuiront beaucoup au transport par autocar. Des campagnes intensives de marketing qui font briller des prix artificiellement bas détournent en ce moment les voyageurs du car vers le rail. Il est injuste que les compagnies d'autocar, qui ne reçoivent aucune aide financière publique, aient à concurrencer les opérations massivement subventionnées de VIA, qui a reçu 597 millions de dollars en 1983.

Pour attirer des gens qui voyagent normalement en automobile, VIA réduit périodiquement ses tarifs pour de longues périodes. En fait elle atteint alors plutôt les personnes qui se déplacent en autocar ou en train. L'an dernier, par exemple, VIA a annoncé, dans une campagne de publicité massive et très coûteuse, un rabais de 40 p. 100 de ses tarifs entre Toronto et plusieurs points le long du circuit y compris Sarnia, du 21 février au 29 mai.

Récemment, elle annonçait une réduction de 60 p. 100 du 19 mars au 14 mai, depuis le Canada central jusqu'aux Maritimes et une autre de 50 p. 100 pour les trajets vers l'Ouest: tarif réduit de plus de la moitié pour deux mois. Qui peut concurrencer des tarifs comme ceux-là, alors que le prix des tickets ne couvre que 30 p. 100 des coûts d'exploitation?

Il serait irréaliste de demander l'abolition de VIA. Mais ce que nous préconisons c'est une concurrence équitable qui permette au transport en autocar de survivre. Autrement on aboutirait à des conséquences désagréables pour tout le monde:

[*Text*]

unable to continue deficit social services on losing lines; we will be unable to continue operating at a profit and we do not want a subsidy. Under the current cross-subsidy arrangement, bus fares on corridor routes cannot be lowered enough to compete with VIA's rates.

Honourable senators, we trust that our participation in these hearings will enabley you to understand and appreciate the concerns of the bus industry with respect to the operation of VIA Rail. I would now like to introduce to you Mr. Paul McElligott of Voyageur Enterprises, who will outline for you the highlights of the brief by this organizations.

Mr. Paul McElligott, Vice-President, Marketing, Voyageur Enterprises Ltd.: Honourable senators, we greatly appreciate this opportunity to appear before you this evening and we hope to be of assistance in your important task. Your committee's reference from the Senate states:

> That the Standing Committee on Transportation and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada.

There is no question that such an inquiry will be of great benefit. However, as we are sure you will agree, the real issue is not just rail service and that rail service cannot be analysed in isolation; rather, it is the entire integrated network of passenger transportation in Canada.

A true appreciation of today's passenger transportation problems necessitates an examination of the historical development of competition between the modes and, with your permission, I would like to provide a brief review. Up until the middle of the twentieth century, passenger trains dominated intercity passenger movement in Canada. Car is the chief competitor in the inter-city travel market today and it has been the dominant carrier for at least the past 30 years due to its greater availability, flexibility, speed, comfort, convenience and perceived low cost of operation. In terms of market share, the car mode currently has 60 per cent of the inter-city passenger-miles and carries 88 per cent of the passengers. From a passenger-trip point of view, therefore, the three public modes—bus, rail and air—are in competition for a mere 12 per cent of the market. Today, automobile usage continues to grow at a compound annual rate of 3.5 per cent per year and continues to gain an increasingly larger share of the total transportation market. It is worth noting that this yearly increase alone represents 5 billion passenger kilometres in Canada. This is the same amount as the total annual passenger-kilometres generated by the entire Canadian bus industry and more than twice the amount generated by rail.

The air mode ranks second to car in terms of passenger-miles with 30 per cent of the inter-city mileage, and it dominates the long-haul travel market. Air passengers have the longest average trip length and although the number of intercity air passengers is less than half that of bus, the relatively long distances travelled positions air as second only to car in terms of passenger-miles. The shares of both the automobile and air carriage have been increasing since World War II at the expense of the bus and rail modes. While rail lost traffic to

[*Traduction*]

nous ne pourrons continuer à offrir des services sociaux déficitaires; nous n'arriverons plus à opérer de façon rentable et nous ne voulons pas de subvention. En vertu de l'arrangement interfinancement actuel, le prix des billets pour les circuits dans les couloirs ne peuvent être diminués au point de concurrencer les tarifs de VIA.

Honorables sénateurs, nous espérons que grâce à notre participation à ces audiences vous arriverez à bien comprendre en quoi l'exploitation de VIA Rail préoccupe les compagnies d'autocars. Je voudrais maintenant vous présenter M. Paul McElligott de Voyageur Enterprises, qui vous présentera les grandes lignes du mémoire de son organisme.

M. Paul McElligott, vice-président—Marketing, Voyageur Enterprises Ltd.: Honorables sénateurs, nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous ce soir et nous espérons pouvoir vous aider dans votre importante tâche. L'ordre de renvoi du Sénat concernant votre Comité déclare:

> «Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.»

Il ne fait aucun doute qu'une telle enquête sera très utile. Cependant, vous en conviendrez sûrement, ce n'est pas seulement le service ferroviaire qui fait problème et celui-ci ne peut être étudié tout seul; car c'est plutôt l'ensemble du réseau intégré de transport de voyageurs au Canada qui est en cause.

Pour apprécier à sa juste mesure les problèmes de transport de voyageurs aujourd'hui, il faut jeter une coup d'œil sur la façon dont est née la concurrence entre les différends moyens de de transport. Avec votre permission, je voudrais en faire brièvement l'historique. Jusque vers le milieu du XXe siècle, le déplacement interurbain au Canada s'effectuait essentiellement par train de voyageurs. Aujourd'hui, c'est la voiture qui est le principal concurrent en matière de transport interurbain; elle est le principal transporteur depuis au moins trente ans parce qu'elle est plus accessible, souple, rapide, confortable, commode et moins coûteuse. La voiture occupe en ce moment 60 p. 100 du marché des milles-voyageurs interurbains et transporte 88 p. 100 des voyageurs. Sur le plan des voyageurs, donc, les trois modes de transport en commun—autocar, rail et avion—se disputent un maigre 12 p. 100 du marché. L'usage de l'auto continue de croître à un rythme annuel composé de 3.5 p. 100 et à s'accaparer une plus large part du marché total du transport. Il vaut la peine de signaler que cette augmentation annuelle représente à elle seule 5 milliards de kilomètres-voyageurs au Canada. Cela correspond au total annuel de kilomètres-voyageurs de l'ensemble des compagnies d'autocars canadiennes et plus de 2 fois ceux des compagnies ferroviaires.

Le transport aérien occupe le deuxième rang après la voiture, du point de vue des milles-voyageurs, avec 30 p. 100 du millage interurbain, et il domine le marché du transport à grande distance. Ceux qui prennent l'avion effectuent en moyenne les voyages les plus longs, et bien que le nombre de voyageurs interurbains par avion soit inférieur à la moitié de ceux qui voyagent par autocar, les distances relativement longues parcourues placent le transport aérien au second rang après l'auto du point de vue des milles-voyageurs. Les parts du

[*Text*]

both the car and the airlines, buses lost ground mostly to car travel.

Highway buses were in operation in the early twenties as an established mode of inter-city transportation. The industry flourished and benefited greatly from infrastructure spending on highways built to serve the growth of automobile traffic. Modern expressways allowed the industry to offer through service to major cities with frequent departures and competitive travel times. Increasing automobile ownership, however, dating back to the postwar automobile, quickly put an end to the accelerated growth of the bus industry. Ridership has steadily declined since the early fifties. Today, only about 30 per cent of bus passengers own a car.

The decline of the rail mode over the past 30 years has been the most severe. The loss of rail passenger traffic occurred on both long and short-haul routes. The short-haul passenger market was captured largely by the private automobile and the long-haul market by the airlines. Since the late fifties, rail passenger mileage has been consistently less than each of the other three modes. While once the dominant carrier, rail today represents only 1 per cent of the total inter-city passenger miles.

Looking at common carrier competition, airlines attract a different market than bus and as such, are not in direct competition with the latter. Unlike most bus passengers, air travellers tend to be more affluent individuals who place a higher value on time. Moreover, they are not as price sensitive when making travel decisions and a significant portion of the air market is company paid business travel. Air dominates the long-haul market over all modes including car, and long-haul bus and rail travel is dying a slow death. For short-haul trips, bus is the dominant carrier. The strongest market for bus travel is in the O-to-250-mile range. It is on these routes, particularly the high density ones, where the greatest competitive advantages of bus are realized and where operators provide frequent departures, competitive travel times and downtown service, all at a low cost to the travelling public.

Though there is no direct competition between bus companies themselves, rail has recently positioned itself as a major competitor to bus with the incorporation of VIA Rail. The reason for this is simple. Following years of neglect in terms of new rail equipment and infrastructure spending, VIA finds itself in a position where it is simply unable to capture any additional market share from the dominant car mode. And, like the bus industry, it is not a major player in the long haul travel market which is dominated by the air mode. It, therefore, competes directly with buses for ridership and has set its fares accordingly.

[*Traduction*]

transport automobile et aérien n'ont cessé d'augmenter depuis la Deuxième Guerre mondiale aux dépens du transport par autocar et par rail. Bien que ce dernier mode ait perdu des clients au profit de l'auto et de l'avion, les autocars ont reculés essentiellement face à la voiture.

Au début des années 20, en effet, le transport par autocar était considéré comme le mode établi de déplacement interurbain. L'industrie a prospéré et a beaucoup profité des dépenses affectées à l'infrastructure routière qui fut mise en place pour répondre à la croissance du trafic automobile. Avec les autoroutes modernes, les compagnies d'autocars pouvaient offrir des services d'express entre les principales villes, comportant de nombreux départs et des temps de voyage concurrentiels. Le nombre croissant de propriétaires d'auto, cependant, à partir de l'après-guerre, interrompit la croissance accélérée de ce secteur, et le nombre de voyageurs a constamment diminué depuis le début des années 50. Aujourd'hui, seulement 30 p. 100 de ceux qui voyagent en autocar possèdent une voiture.

Mais c'est le mode ferroviaire qui a connu le déclin le plus spectaculaire au cours des trente dernières années. Cette perte s'est produite sur les circuits de transport à longue et courte distance. Le marché des voyageurs sur courte distance a été largement accaparé par l'automobile, et celui des voyageurs sur longue distance par les avions. Depuis la fin des années 50 les milles-voyageurs ferroviaires ont été systématiquement inférieurs à ceux des trois autres modes. Autrefois transporteur dominant, le rail ne représente plus aujourd'hui que 1 p. 100 des milles-voyageurs interurbains.

Du côté de la concurrence en matière de transport en commun, les lignes aériennes attirent une autre clientèle que l'autocar et ne le concurrencent donc pas directement. Contrairement à la plupart des voyageurs en autocar, ceux qui voyagent en avion sont des gens plus aisés pour qui le temps est précieux. Et ils se préoccupent peu du prix du billet lorsqu'ils décident de voyager, d'autant qu'une part importante du marché aérien est fait de voyages d'affaires payés par une entreprise. Le transport aérien domine le marché du voyage à grande distance, l'emportant même sur l'auto, alors que ce type de voyage en autocar et en train disparaît tranquillement. Pour les voyages sur courte distance, l'autocar est le principal transporteur. Son marché le plus actif est celui des trajets de 0 à 400 km. C'est sur des parcours de cette distance, surtout s'ils sont denses, que les compagnies d'autocar sont les plus compétitives et que les exploitants peuvent offrir au public des prix peu élevés, des départs fréquents, des durées de trajets compétitifs et un service au centre-ville.

Bien que les compagnies d'autocars ne se fassent pas directement concurrence, le rail est récemment devenu un de leurs principaux concurrents, surtout depuis la constitution de VIA Rail. La raison en est simple: après avoir négligé pendant des années de renouveler le matériel roulant et l'infrastructure ferroviaire, VIA est dans une position où il lui est tout simplement impossible de ravir une part supplémentaire du marché à l'auto, mode dominant de transport. Et, à l'instar du transport par autocar, il ne fait pas le poids sur le marché des voyages à grande distance, qui est dominé par les avions long-courriers. Il fait donc directement concurrence avec l'autocar et a fixé ses tarifs en conséquence.

[*Text*]

In our view there is no question that rail, bus, air and private automobile will have major roles to play in transporting Canadians. Currently, the air mode could be described as the most glamorous; car, the most used; rail, the most historic and bus . . . , well, the most unnoticed. Our most serious disappointment and concern is that, even though the bus industry is not federally regulated, it has not captured the attention and concern legitimately merited at the federal level in surface transportation matters. Because of today's bus-rail competitive environment, decision regarding the rail passenger mode simply cannot be made in a vacuum without analyzing the ramifications on the overall transportation system and bus service in particular.

Without flooding you with a ream of comparative statistics on the various common carrier modes, it may be worthwhile to provide you with a brief overview of the bus system's role in the current passenger transportation network. In highlighting the social and economic importance of the industry, I will concentrate on the Quebec market since it is the heart of Voyageur's operation. The same characteristics, however, can be found in each of the other provinces. The highway bus industry in Quebec has the most extensive route structure of all the common carriers and serves the greatest number of communities. Over 900 communities are serviced by bus in Quebec and most depend on it as the only inter-city public transportation option. The airlines serve 42 Quebec points while VIA Rail, following its recent cutbacks, serves only 158. The industry also carries more passengers than both air and rail combined, close to 5 million in Quebec alone. A significant portion of these passengers are Quebecers living in rural areas and in the smaller towns and cities. To them, travel by bus is not a choice but a necessity resulting from economic constraints and availability considerations. In addition to serving more communities and carrying more passengers, the Quebec bus industry typically provides the highest level of service of all public carriers in terms of the frequency of scheduled departures. On the energy side, scores of research studies have consistently found it it be, by far, the most energy efficient carrier. The industry also plays an important economic role in terms of direct employment provided—5,800 jobs across Canada with 2,000 additional commissioned agents and support of a manufacturing sector with facilities in Quebec and Manitoba employing over 2,000 people between them.

All these benefits are achieved while at the same time being by far the most cost-effective common carrier. In fact, intercity buses are the only form of public transportation which reveives no direct or indirect subsidy.

One of the most important industry characteristics is the internal cross-subsidization of routes and services. Looking at the Province of Quebec, this breaks down into the following numbers. Voyageur operates more than 90 per cent of the

[*Traduction*]

A notre avis, il ne fait aucun doute que le rail, le car, l'avion et l'automobile ont tous un rôle important à jouer dans le transport des Canadiens. En ce moment le mode aérien pourrait être qualifié de plus prestigieux; l'auto, celui qui est le plus utilisé; le rail, le plus historique et le car, eh! bien, disons le moins remarqué. Notre déception et préoccupation la plus grave c'est que, bien que l'industrie du transport par autocar ne soit pas réglementée par le gouvernement fédéral, elle n'a pas su attirer l'attention et l'intérêt légitimes qu'elle mérite du fédéral dans le domaine du transport de surface. En raison de la concurrence autocar-rail, les décisions concernant le transport ferroviaire ne peuvent tout simplement pas être prises en vase clos sans tenir compte de leurs répercussions sur l'ensemble du réseau de transport et sur le service d'autocar en particulier.

Je ne voudrais pas vous inonder de statistiques comparatives sur les divers modes de transport en commun, mais il serait peut-être utile de vous donner un bref aperçu sur le rôle de l'autocar dans l'ensemble du réseau actuel de transport de voyageurs. En mettant en relief l'importance sociale et économique de cette industrie, j'insisterai sur le marché du Québec qui est au cœur de l'exploitation Voyageur. On retrouve cependant les mêmes caractéristiques dans les autres provinces. L'industrie du transport par autocar dispose au Québec du réseau routier le plus étendu parmi tous les transporteurs en commun au Canada et dessert le plus grand nombre de collectivités: plus de 900 d'entre elles en effet, sont touchées par le car et la plupart dépendent de lui comme du seul moyen de transport en public interurbain. Les lignes aériennes desservent 42 localités au Québec, tandis que VIA Rail, après ses restrictions récentes, n'en dessert plus que 158. Les autocars transportent également plus de passagers que l'avion et le rail combinés, soit environ 5 millions au Québec seulement. Une grande partie de ces voyageurs sont des Québécois qui vivent dans les régions rurales et les petites villes et cités. Pour eux, le déplacement en autobus n'est pas un choix mais une nécessité découlant de contraintes économiques et d'accessibilité d'autres moyens. Non seulement l'industrie québécoise du transport par autocar dessert plus de collectivités et transporte plus de voyageurs, mais elle offre aussi un meilleur service que les autres transporteurs publics au chapitre de la fréquence des départs. Du point de vue énergétique, une multitude de recherches confirment que le car est de loin le transporteur le plus efficace. Cette industrie joue également un rôle économique important sur le plan de l'emploi direct, créant 5,800 emplois au Canada, sans parler des 2,000 agents à commission supplémentaires et du soutien d'un secteur manufacturier dont les installations se trouvent au Québec et au Manitoba et qui emploient plus de 2,000 personnes.

Le transport en autocar offre tous ces avantages tout en restant de loin le moyen de transport en commun le plus rentable. En fait, le transport interurbain par car est la seule forme de transport public qui ne reçoive aucune subvention directe ni indirecte.

Une des principales caractéristiques de cette industrie est l'interfinancement interne des routes et des services. Voici une ventilation des subventions pour le Québec: Voyageur parcourt plus de 90 p. 100 des milles-routes de la province avec 26 itiné-

[*Text*]

province's route miles with 26 routes extending into every region. Of the 26 routes, only 7 provide enough revenue to cover even direct operating costs. In terms of passengers, over half of the bus travellers in Quebec are being carried at less than direct costs. Further, once full allocation is made for all the costs involved in running the Quebec bus network, only three routes remain profitable: Montreal-Quebec City; Montreal-Sherbrooke; Quebec City-Chicoutimi. Of these three, Montreal-Quebec provides two-and-one-half times the contribution of the other two combined.

The profits which Voyageur makes on these three short-haul, high-volume routes, and particularly the Montreal-Quebec route, must carry the entire Quebec bus network. It is as clear a case of cross-subsidization as you will find anywhere. The provincial regulatory system has designed it to be that way, and until recently it has worked well for all concerned.

VIA has also identified routes that have the potential to be commercially viable with an upgraded rail system, and those that will never be. This is where the dilemma comes in. VIA presently has 50 LRC coaches and 21 locomotives in operation in the Quebec-Windsor corridor. An additional order of 10 locomotives and 50 coaches, at a cost of $48 million, was placed in 1982, delivery of which was to start in late 1983. Previous commitments that LRCs would be serving routes in the maritimes and western Canada have not been followed through, and this equipment has been concentrated in the Quebec City-Windsor corridor.

VIA is also planning a major track realignment between Ottawa and Toronto which is slated to start in 1985. When completed, this will reduce by 50 minutes the present five hour twenty minute trip. Maintenance centres in the corridor are also receiving an influx of capital. Areas touched include Ville St. Pierre, Pointe St. Charles and Toronto, all strategically located in the corridor where VIA hopes to increase traffic and volume. Terminals in the corridor are also undergoing changes. The Lévis Terminal is being updated and the Quebec Terminal is being relocated downtown at a cost of $24 million. The success of VIA's capital spending programs will be judged by the number of passengers it recruits, and it is recruiting in the high density corridors where its chances of success are greatest.

The inter-city bus network is able to provide extensive, cost-effective and inexpensive bus passenger transportation because of its high degree of internal cross-subsidization. The high volume corridor routes enable buses to provide inexpensive service to unprofitable routes in rural areas. Like VIA, however, the bus industry cannot survive solely on feeder routes when these are the very regions where volume is steadily dropping off in the bus industry. Bus operators in Quebec have lost more than 1.1 million passengers over the past four years, and most of this passenger erosion has occurred in the small, off-corridor communities.

[*Traduction*]

raires qui touchent chaque région. De ces 26, seulement 7 génèrent des recettes suffisantes pour éponger les frais directs d'exploitation. En d'autres mots, plus de la moitié des personnes voyageant en autobus au Québec sont transportées pour un montant inférieur aux coûts directs. De plus, si on tient compte de tous les coûts que comporte l'exploitation du réseau d'autobus au Québec, trois parcours seulement sont rentables: Montréal-Québec, Montréal-Sherbrooke et Québec-Chicoutimi; et seule la ligne Montréal-Québec fournit une contribution deux fois et demie supérieure à celle des deux autres combinées.

Les bénéfices réalisés par Voyageur sur ces parcours de courte distance et à forte intensité, notamment le parcours Montréal-Québec, supportent donc l'ensemble du réseau d'autocars au Québec. C'est un cas on ne peut plus clair d'interfinancement. Ce réseau a d'ailleurs été conçu de cette façon par les règlements provinciaux et a jusqu'à récemment bien fonctionné pour toutes les parties en cause.

VIA a également fait l'inventaire des parcours rentables, sous réserve d'une amélioration de la voie, et de ceux qui ne le seront jamais. Voilà le dilemme: il dispose en ce moment de 50 wagons LRC et de 21 locomotives dans le couloir Québec-Windsor. Une commande de 10 locomotives et 50 wagons supplémentaires, au coût de 48 millions de dollars, a été placée en 1982, la livraison devant commencer à la fin de 1983. On n'a pu donner suite à l'engagement de desservir les lignes des Maritimes et de l'Ouest avec des wagons LRC, ce matériel ayant été concentré dans le couloir Québec-Windsor.

VIA planifie aussi de modifier le tracé de la voie Ottawa-Toronto. Les travaux, qui devraient débuter en 1985, réduiront de 50 minutes, une fois terminés, le trajet de 5 heures 20 minutes. Des capitaux sont également investis dans les centres d'entretien le long du couloir. Les endroits touchés comprennent Ville Saint-Pierre, Pointe Saint-Charles et Toronto, tous stratégiquement sis dans le couloir où VIA espère accroître le trafic et le volume. Les gares le long du couloir Québec-Hamilton sont également modifiées. La gare de Lévis est remise à neuf et celle de Québec sera déménagée au centre-ville au coût de 24 millions de dollars. Le succès des programmes d'investissement de VIA sera confirmé par le nombre de passagers attirés, et c'est ce que la compagnie cherche à faire dans les couloirs à haute densité où elle a le plus de chances de réussir.

Le réseau d'autocars interurbain est en mesure d'offrir un transport de voyageurs complet, rentable et bon marché grâce au degré d'interfinancement interne. Parce qu'ils peuvent desservir des routes empruntant des corridors le long desquels le volume des voyageurs est important, les autocars peuvent offrir un service peu coûteux sur les itinéraires non rentables en région rurale. Les lignes rabattues ne suffisent pas à elles seules à assurer la survie de l'industrie du transport par autocar ni celle de VIA Rail étant donné que la clientèle qui emprunte ces routes diminue sans cesse. L'industrie a perdu plus de 1,1 million de passagers au Québec au cours des quatre dernières années et cette perte de passagers est surtout survenue dans les petites localités situées en dehors des corridors de transport.

[*Text*]

With the natural competitive advantage of the bus in terms of its cost-effectiveness threatened by subsidized rail prices, travel time and frequency of departure remain as the only advantage on short-haul corridor routes. Yet, VIA is slowly but gradually chipping away at improving its frequency and its travel times, thereby seriously jeopardizing viability of bus transportation, while keeping its fares level with those of the bus.

There is no doubt what VIA means when the inter-modal approach to transportation is discussed. Voyageur could not agree more that the various modes of transportation must complement one another. However, their idea of how an inter-modal system should function just does not fit the reality of the Canadian passenger transportation system. Bus cannot survive solely on feeder routes—and bus cannot compete with heavily subsidized rail on the corridor on the basis of price.

Voyageur can continue to bring people from remote areas to the cities as long as they travel by bus from one large centre to the next. As described earlier, the system as currently set up will simply not allow Voyageur to be a feeder service to VIA rail and remain viable. The average VIA ticket covers under 30 per cent of the cost of moving that passenger from A to B. While Voyageur firmly believes that the fares of all modes should bear some relationship to their respective cost structures, our point is not to argue about the level of federal subsidy given to VIA. It is appreciated that, in setting fares to attract riders, VIA has to use some benchmark. However, its decision to price rail passenger service competitively with inter-city bus means that, despite its stated objective of sourcing its passengers from the car, its real target cannot help but be the bus.

On almost all routes, VIA's fares continue to average about ten per cent over or under the equivalent bus fare. On the Montreal-Quebec route, the very backbone of our Quebec system, VIA's same-day return fare, currently at $26, is $1.50 below Voyageur's fare. VIA's marketing strategy was, and is, to attract passengers on the basis of price.

This is all well and good for rail transport and VIA, but we think it ignores the broader transportation picture. The inter-city bus passenger on high density routes, our bread and butter, is price sensitive. If rail is cheaper, then he will go by rail. Our service to rural areas and small towns and to the millions of Canadians who count on the bus today will have no revenue from high-volume routes to support them, particularly since other product attributes at VIA, such as reliability, improved travel time, better trackage, improved scheduled departures and downtown terminal locations, are constantly being improved upon by VIA.

[*Traduction*]

Étant donné que le transport par rail est subventionné et qu'il peut ainsi faire concurrence au transport par autocar qui est moins coûteux, l'économie de temps et la fréquence des départs constituent maintenant les seuls avantages que peuvent offrir les autocars sur de courtes distances. VIA Rail améliore lentement mais sûrement la fréquence de ses départs ainsi que son temps de parcours, ce qui fait peser une menace sérieuse sur l'industrie du transport par autocar, les tarifs ferroviaires étant aussi bas que ceux demandés par les entreprises de transport par autocar.

On sait à quoi songe VIA Rail quand ses administrateurs parlent d'un service intermodal. La société Voyageur reconnaît que les divers modes de transport doivent être complémentaires. Malheureusement, l'idée que se fait VIA Rail d'un système intermodal n'a aucun lien avec le réseau de transport de passagers au Canada. Les lignes rabattues ne peuvent pas assurer la survie du transport par autocar qui ne peut faire concurrence au transport ferroviaire dont les prix sont subventionnés.

Voyageur peut continuer d'amener des passagers des régions éloignées vers les villes pourvu qu'ils empruntent aussi l'autocar pour se rendre d'une ville à l'autre. Comme nous l'avons déjà souligné, Voyageur ne pourrait pas survivre si son rôle devait être seulement d'amener des voyageurs à VIA Rail. En moyenne, le tarif demandé par VIA Rail ne couvre que 30 p. 100 du coût réel engagé pour transporter un passager d'un point A à un point B. Même si Voyageur est convaincu que les tarifs demandés pour tous les modes de transportation devraient refléter davantage les dépenses engagées, notre objectif n'est pas de remettre en cause les subventions fédérales versées à VIA Rail. Nous reconnaissons que VIA Rail doit bien se fonder sur certains critères pour établir ses tarifs et pour attirer des voyageurs. Néanmoins, sa décision d'établir des tarifs pour le transport ferroviaire des passagers qui correspondent aux tarifs demandés par les sociétés de transport interurbain par autocar ne peut que nuire à celles-ci même si son objectif avoué est d'amener plus de personnes qui voyagent par voiture à prendre le train.

Sur presque toutes les routes, les tarifs de VIA Rail sont inférieurs ou supérieurs de 10 p. 100 aux tarifs par autocar équivalents. Sur l'itinéraire Montréal/Québec, sur lequel repose tout notre réseau au Québec, le tarif aller-retour de VIA est actuellement de $26, soit de $1,50 de moins que celui de Voyageur. La stratégie de commercialisation de VIA est d'attirer des passagers en leur offrant de bons prix.

La situation est parfaite pour le transport ferroviaire et pour VIA, mais nous estimons que ce n'est pas bon pour l'ensemble de l'industrie. Le voyageur qui se rend par autobus d'une ville à l'autre sur des routes achalandées dont notre survie dépend est très conscient des prix. Si le transport ferroviaire est moins coûteux, il prendra alors le train. Si nous ne pouvons pas tirer de revenus des routes achalandées, nous ne pourrons pas subventionner le transport dans les régions rurales et dans les petites villes et sur lequel des millions de Canadiens comptent étant donné surtout que VIA Rail améliore sans cesse son service, sa fiabilité, sont temps de parcours, son horaire et l'emplacement de ses terminaux.

[*Text*]

All of the preceding remarks lead to the obvious conclusion that if VIA erodes Voyageur's market share on just a few routes—actually, just Montreal-Quebec alone would do it—the entire Quebec rural bus network could not survive. Our estimates show that a transfer of even ten per cent of Voyageur's Montreal-Quebec passenger base to VIA would result in a 22 per cent decline in the Quebec network's contribution to costs. At some point in time, either the bus industry would have to be nationalized by the federal or provincial government, or the bus industry would need subsidies to operate unprofitable routes.

From a strictly commercial perspective, either of these options would be superior for Voyageur than a continuation of the status quo. However, from a social and political perspective, as well as from our long-term commitment to our passengers and communities, I am sure you will agree that some other solution would be vastly preferable.

As indicated earlier, we believe the underlying problem in this bus/rail issue is that, given the existing trains, the existing infrastructure and rail service, VIA is simply unable to capture any additional market share from the dominant car mode. Fully cognisant of this, VIA therefore competes with bus for ridership and has set its fares accordingly.

It is indeed our firm belief that the bus/rail problem that has been steadily intensifying since the formation of VIA could be eliminated with a complete upgrading and revitalization of rail services to provide true high-speed inter-city rail transportation, assuming of course that such a system is priced accordingly. This modern, new rail service would compete very effectively with the private automobile and would enjoy major volume increases, particularly in the high-density corridors, principally from the car and, to some extent, the air modes. Rail could then play the role in Canada that it now plays in Japan and Europe. Such a system would, however, clearly require a massive injection of capital from the Government of Canada.

From a strictly surface passenger transportation point of view, Voyageur strongly supports such a rail re-building program in Canada. It would not jeopardize the inter-city bus industry and it would provide Canadians with a first-class rail service competing with car and air, and priced with reference to, but well below, equivalent air fares.

However, as an unsubsidized, private-sector company, Voyageur, as well as other C.M.C.A. operators, cannot be VIA's life support system while the later awaits surgery without bus service collapsing itself. In the interim, therefore, it is essential that measures be taken to preserve the fragile foundations on which the inter-city bus network exists. The only feasible alternative would be the gradual implementation of a minimum bus/rail fare differential of 40 per cent on routes where bus and rail compete. This could perhaps be gradually introduced as a rail modernization surcharge tied to some of the less dras-

[*Traduction*]

Il découle de ce que je viens de vous dire que si VIA Rail fait perdre à Voyageur quelques routes seulement et la route Montréal/Québec suffirait, tout le réseau de transport par autobus dans les régions rurales du Québec serait anéanti. D'après nos estimations, la perte de seulement 10 p. 100 des passagers transportés par Voyageur entre Montréal et Québec au profit de VIA Rail réduirait de 22 p. 100 la part des revenus tirés du réseau du Québec pour couvrir les frais. A un moment donné, il faudra que l'industrie du transport par autocar soit nationalisée par le gouvernement fédéral ou provincial ou qu'on les subventionne pour maintenir en opération les trajets non rentables.

Du simple point de vue commercial, l'une ou l'autre de ces options serait préférable pour Voyageur au statu quo. Du point de vue social et politique ainsi qu'en ce qui touche notre engagement à long terme envers les passagers et les localités que nous desservons, vous en conviendrez qu'une autre solution serait de loin préférable.

Comme je l'ai déjà souligné, le problème fondamental qui se pose en ce qui touche le transport par autocar et le transport ferroviaire, compte tenu du service et de l'infrastructure ferroviaire actuels, est que VIA Rail n'est tout simplement pas en mesure de convaincre un nombre accru d'automobilistes de prendre le train. Le sachant très bien, VIA Rail essaie donc d'augmenter sa clientèle au dépend des sociétés de transport par autocar et a établi ses tarifs en conséquence.

Nous sommes convaincus que le problème qui s'est intensifié depuis la création de VIA pourrait être réglé si l'on améliorait les services ferroviaires pour relier les villes par un train à grande vitesse pourvu naturellement que le tarif soit fixé en conséquence. Un service de ce genre pourrait concurrencer efficacement l'automobile et gonfler son volume de passagers, particulièrement dans les corridors achalandés. Il pourrait même intéresser les voyageurs aériens. Le transport ferroviaire pourrait alors jouer au Canada le rôle qu'il joue actuellenent au Japon et en Europe. Pour ce faire, il faudrait naturellement que le gouvernement du Canada injecte des sommes énormes dans l'amélioration du transport ferroviaire.

Voyageur appuie sans réserve le programme d'amélioration du réseau ferroviaire au Canada qui ne peut que profiter à l'usager des moyens de transport de surface. Ce service ne menacerait pas l'industrie des transports interurbains par autocar parce qu'il offrirait aux Canadiens un service de première classe pouvant concurrencer le transport par voiture et par avion à des prix établis en fonction des tarifs aériens équivalents bien qu'étant inférieurs à ceux-ci.

Tout comme les autres transporteurs appartenant à la C.M.C.A., Voyageur, qui est une entreprise privée non subventionnée, ne peut, sans menacer sa propre survie, servir de soutien à VIA Rail en attendant que le service ferroviaire soit amélioré. Dans l'intervalle, il est donc essentiel de prendre des mesures susceptibles de renforcer les bases fragiles du réseau de transport interurbain par autocar. La seule solution possible serait de veiller à ce qu'il y ait un écart de 40 p. 100 entre les tarifs du transport ferroviaire et du transport par autocar sur les routes où il y a concurrence entre les deux modes de trans-

[*Text*]

tic, albeit very expensive, rail service improvements that are currently underway.

This suggested fare-gap policy would leave the bus industry with a price-sensitive traveller and those without cars. On a route such as Montreal-Quebec, implementation of this policy would translate into the following one-way fares. Transportation by Voyageur Bus would be $22; transportation by VIA Rail would be $30.80 and, long and away, the airlines at $85.00.

We know you will agree that there is a social and economic need for a stable, low-cost inter-city transportation alternative. This approach will guarantee and enchance the continuation of inter-city bus network as providing that alternative. Also, in keeping with the spirit of the National Transportation Act, it would ensure fair and equitable treatment for all passengers and all modes.

Voyageur deeply appreciates the opportunity you have provided to us to appear before this committee this evening. The underlying theme which Voyageur wants to leave with you is that time is of the essence in getting all sides together and coming to a publicly-backed consensus on the future development of all modes of transportation in Canada.

At stake is not the future of one company or of one mode, but the transportation system which is so vital to Canada's social and economic well-being. The issue is too important to be allowed to drift unresolved any longer. Voyageur is optimistic about that ultimate resolution and looks forward to a new era in passenger travel. Thank you very much.

The other speaker on the program this evening, Mr. Chairman, is Mr. Brian Stewart, President of the Ontario Motor Coach Association.

Mr. Brian J. Stewart, President, Ontario Motor Coach Association: Thank you, Mr. Chairman. Honourable senators, this presentation is being made by the Ontario Motor Coach Association on behalf of the Ontario inter-city bus industry.

The Ontario Motor Coach Association was established over 50 years ago to represent the interests of the bus industry in Ontario. The Association is dedicated to co-operation in the interests of safety and service. OMCA's members provide service to over 1100 communities in Ontario. Collectively, our members are responsible for virtually all scheduled inter-city bus service and approximately two-thirds of charter bus service in Ontario.

The purpose of these hearings is to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada, Inc. While the scope, quality, availability and price of the passenger rail services offered by VIA Rail are important matters of public concern, the existence of rail passenger services should be considered in the broader context of a public passenger transport system for Canada, which system includes services available by air and highway. The development and articulation of a national public passenger transport policy is

[*Traduction*]

port. Cette augmentation du tarif ferroviaire pourrait être échelonnée et servirait à financer les améliorations très coûteuses qui sont actuellement apportées au système.

De cette façon, l'industrie du transport par autocar attirerait les voyageurs conditionnés par les tarifs ainsi que ceux qui ne possèdent pas de voiture. Sur un trajet comme celui de Montréal-Québec, l'application de cette politique se traduirait par les tarifs suivants pour les voyages à sens unique: le prix du transport par autocar Voyageur serait de $22, le transport par train de $30.80 et le transport par avion de $85.

Vous conviendrez sans doute que le contexte socio-économique actuel commande un mode de transport interurbain à prix modique. L'application des mesures que nous recommandons assurerait le maintien de ce service interurbain. Conformément à l'esprit de la Loi nationale sur les transports, ces mesures assureraient aussi un traitement équitable et juste de tous les voyageurs et de tous les modes de transport.

Voyageur remercie le Comité de lui avoir permis de témoigner devant lui ce soir. Ce que nous aimerions que vous reteniez de notre exposé c'est que la collaboration de toutes les parties visées est nécessaire afin d'en arriver à un consensus au sujet de l'avenir de tous les modes de transport au Canada.

Ce n'est pas l'avenir d'une société ou d'un mode de transport qui est en cause, mais celui du réseau de transport qui est si important au bien-être social et économique du Canada. La question est trop importante pour qu'on ne s'y attaque pas résolument. Voyageur est optimiste et croit qu'on trouvera une solution au problème et a bon espoir d'assister à l'avènement d'une nouvelle ère dans le domaine du transport des voyageurs. Je vous remercie beaucoup.

L'autre témoin que nous recevons ce soir, monsieur le président, est M. Brian Stewart, président de l'*Ontario Motor Coach Association.*

M. Brian J. Stewart, président, Ontario Motor Coach Association: Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. L'exposé qui suit est présenté par l'*Ontario Motor Coach Association* au nom de l'industrie du transport interurbain par autocar de l'Ontario.

L'*Ontario Motor Coach Association* a été créée il y a cinquante ans pour défendre les intérêts de l'industrie du transport par autocar en Ontario. L'Association vise à favoriser la collaboration dans le domaine du transport en vue d'accroître la sécurité des voyageurs et d'améliorer la qualité du service qui leur est offert. Les membres de l'OMCA desservent plus de 1 100 localités en Ontario. Nos membres assurent presque tout le service interurbain régulier par autocar et près du deux tiers du service par autocar nolisé en Ontario.

L'objectif de ces audiences est d'enquêter sur le service voyageur offert aux Canadiens par VIA Rail Canada Inc. Bien que l'intérêt public exige qu'on s'interroge sur la portée, la qualité, la disponibilité et le prix du service ferroviaire offert aux voyageurs par VIA Rail, la question même du transport ferroviaire doit être étudiée dans le contexte plus global d'un système de transport public pour voyageurs au Canada, système qui comprend les services offerts par des entreprises de transport public par avion et par route. L'élaboration et

[*Text*]

of crucial importance to the future of Canada's national and regional passenger transport systems.

Within the past year at both the federal and provincial levels, inquiries have taken place into air fares and entry policy, VIA Rail and the future regulation of the inter-city bus industry. There has been no overall co-ordination of these investigations notwithstanding the fact that they are interconnected and that policy changes in one area will necessarily affect the other two.

The development of a consistent national policy of public passenger transportation is particularly important to the predominantly privately-owned inter-city bus industry, because it is against that policy and its implications for the future viability of privately funded companies that our investment decisions must be made. The Ontario Motor Coach Association does not expect to direct government policy in this area, but its members do have a right to know the direction of government policy so they can make prudent decisions about their existing investments. We feel strongly that government policy must respect the existing nature of private investment in the public inter-city passenger transport network. Government policy initiatives in rail and air affect highway transportation and, therefore, bus operators.

This is why we are participating in these hearings. We are not here to attack VIA Rail, nor are we here to suggest any specific policy that should be adopted by the federal government with respect to VIA Rail. We are here to offer our suggestions for general guidelines that should apply to a public passenger transport policy for Canada.

It is axiomatic that solving transportation problems has been a primary preoccupation of Canadians since long before Confederation. Changing technology has altered the possible solutions to these problems without significantly altering our need to continually assess even better solutions. Every Canadian knows that we are a thinly-spread population along a narrow corridor with little north-south movement. We also highly concentrated in major centres. The stresses this expanse and concentration create for transportation explain why so much of our national attention has been focused on the problem.

One of the major changes that have occurred in the latter half of this century is the dramtic increase in the use of the private automobile to make inter-city business and pleasure trips. Changes in airplane technology have permitted the initiation of low fares for travellers able to accommodate airline travel restrictions. Today the automobile is by far the largest carrier of inter-city passengers, followed in order by bus, air and rail.

Of the three modes, bus and rail have suffered most directly from the increased popularity of the automobile. Neither mode

[*Traduction*]

l'application d'une politique nationale en matière de transport public est d'une importance capitale pour l'avenir des systèmes de transport régionaux et nationaux.

Au cours de l'année, des enquêtes ont eu lieu tant au niveau fédéral que provincial sur les tarifs aériens, la politique de concurrence, les services offerts par VIA Rail ainsi que la réglementation future de l'industrie du transport interurbain par autocar. Il n'y a pas eu de coordination de ces enquêtes même si elles sont interdépendantes et que des changements de politique touchant un mode de transport influeront nécessairement sur les deux autres.

L'élaboration d'une politique nationale cohérente en matière de transport public est tout particulièrement importante pour l'industrie privée du transport interurbain par autocar puisque les décisions en matière d'investissements prises par ces sociétés privées en dépendent. L'Ontario Motor Coach Association n'a pas l'intention de dicter au gouvernement sa politique dans ce domaine. Cela dit, ses membres ont le droit de connaître quelles sont ses intentions générales afin de pouvoir prendre des décisions éclairées en matière d'investissement. Nous estimons que la politique gouvernementale dans ce domaine se doit de respecter la nature actuelle des investissements privés consentis dans le réseau de transport interurbain public. Les initiatives prises par le gouvernement en ce qui touche les transports aériens et ferroviaires influent sur les transports de surface et donc sur les entreprises de transport par autocar.

Voilà pourquoi nous participons à ces audiences. Nous ne sommes pas ici pour attaquer VIA Rail ni pour recommander au gouvernement fédéral une politique précise quant à VIA Rail. Nous voulons simplement vous proposer certaines lignes directrices générales qui devraient s'appliquer au transport public au Canada.

Avant même le début de la Confédération, les Canadiens ont attaché une importance capitale au règlement de leurs problèmes de transport. Les progrès technologiques offrent de nouvelles solutions à ces problèmes mais n'ont pas mis fin à notre recherche de solutions toujours meilleures. Tous les Canadiens savent que la population du pays est surtout concentrée le long d'un corridor étroit allant d'est en ouest avec très peu de circulation Nord-Sud. Les habitants du pays sont aussi fortement concentrés dans les principaux centres urbains. Les problèmes qui découlent de l'immensité du territoire et de la concentration de ses habitants expliquent pourquoi la question des transports a autant retenu l'attention nationale.

L'un des changements les plus importants intervenus au cours de la deuxième moitié de ce siècle est l'augmentation phénoménale des voyages interurbains effectués en automobile à des fins d'affaires ou de loisir. Des changements dans la technologie aérienne ont permis l'introduction de tarifs à bon marché dont peuvent se prévaloir les voyageurs prêts à s'accommoder des petites inconvénients liés au transport aérien. A l'heure actuelle, c'est surtout en automobile que s'effectuent les voyages interurbains. Viennent ensuite les voyages en autocar, en avion et en train.

C'est surtout l'autobus et le train qui ont souffert de l'augmentation des voyages en automobile que bon nombre de voya-

[*Text*]

can compete on the basis of perceived price or passenger convenience. This is especially so for trips of less than three hours duration.

Tension in the passenger transport market exists between routes which generate volumes of passengers sufficient to support high levels of service and lower fares and those which cannot support similar levels of service or fares. The problem for Canadian policy makers is to ensure that adequate passenger transport service exists between points in Canada including those that are not on volume routes.

The challenge facing both levels of government is to decide what is an essential mix of passenger transport services for Canadians. The air transport system serves the fewest number of Canadian communities, followed by rail and, lastly, by bus, which is the most accessible to Canadians. Because our highway system developed in parallel with the rail system that preceded it, in most cases the two modes duplicate each other across Canada. This is particularly true in Southern Canada. Almost all studies done, and particularly those recently done by the Ontario Ministry of Transportation and Communications for its Bus Committee, show that bus and rail passengers are in the main the same people. They are drawn from the same section of society and tend to exhibit very similar characteristics. The predominant users of both modes are students and senior citizens. From a public policy point of view, the importance of these services is to provide inter-city transportation to those who have no alternative.

Because the bus industry serves the most communities, it is the backbone of the public passenger transportation system. It is particularly important in meeting the needs of those who do not have alternative methods of transportation.

In our view, the government ought to be primarily concerned with the availability of a public passenger service, not which mode provides it. This is particularly true in those areas in which the person requiring such service has a choice to travel either by air, rail, bus or private automobile. Everyone living in the Windsor/Quebec City corridor potentially has all four options. For those Canadians who do not have private automobiles or have no access to them, there are three choices. For those Canadians in that category who cannot afford air travel, there are two choices. In our view, it is inappropriate for the government to be concerned about which of the two modes the potential passenger chooses as opposed to the fact that at least one of the two economical modes is available.

The crucial element in what appears to be the current federal public passenger transport policy is pricing. Privately-owned bus companies' pricing policies are dictated by the need

[*Traduction*]

geurs considèrent comme étant le mode de transport le plus économique et le plus pratique. Cela vaut particulièrement pour les voyages qui durent moins de trois heures.

Si la situation est difficile actuellement sur le marché des transports c'est parce que le nombre de passagers est tel qu'il rend certaines routes suffisamment rentables au point que les entreprises de transport sont en mesure d'offrir aux voyageurs qui les empruntent un service de qualité et des tarifs intéressants alors que ce n'est pas le cas pour d'autres routes. Ceux qui sont responsables de l'élaboration des politiques au Canada doivent cependant veiller à ce qu'un service adéquat soit offert sur toutes les routes, y compris sur celles où le volume de voyageurs n'est pas élevé.

Le défi auquel font face les deux niveaux de gouvernement est d'établir ce qui constitue un équilibre idéal entre les différents modes de transport offerts aux Canadiens. Le transport aérien est celui qui dessert le moins de localités canadiennes, suivi par le train et finalement par l'autobus qui est le mode de transport le plus accessible au Canada. Parce que le réseau routier s'est développé le long du même axe que le réseau ferroviaire qui l'a précédé, ces deux modes font double emploi dans bien des cas au Canada. Cela vaut particulièrement dans le sud du Canada. Toutes les études qui ont été effectuées jusqu'à maintenant et en particulier celles qu'a récemment faite le Comité sur le transport par autocar du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario démontrent que l'autocar et le train se partagent la même clientèle. Les voyageurs qui empruntent ces deux modes de transport viennent des mêmes couches sociales et présentent des caractéristiques très semblables. Les étudiants et les retraités sont ceux qui utilisent le plus ces deux modes de transport. Au plan de la politique publique, ces services interurbains sont importants parce qu'ils sont utilisés par des voyageurs qui ne peuvent emprunter aucun autre mode de transport.

L'industrie du transport par autocar est le pivot de tout le système de transport public puisque c'est le mode qui dessert le plus grand nombre de localités au pays. Il joue un rôle particulièrement important étant donné qu'il répond aux besoins de transport de ceux qui ne peuvent se permettre d'emprunter un mode de transport plus coûteux.

A notre avis, le gouvernement doit d'abord veiller à s'assurer qu'il existe des services de transport public adéquats et non s'inquiéter de quel mode de transport les offre. Cela vaut particulièrement dans le cas où une personne peut opter pour l'un ou l'autre des modes de transport possibles comme le train, l'avion, l'autobus ou la voiture. Tous ceux qui vivent dans le corridor entre Windsor et Québec peuvent emprunter l'un ou l'autre de ces modes. Ceux qui ne possèdent pas de voiture ou qui ne peuvent pas en louer une, ont trois choix qui s'offrent à eux. Ceux qui ne peuvent pas se permettre de voyager par avion peuvent toujours opter entre deux modes de transport. D'après nous, le gouvernement n'a pas à s'inquiéter du mode de transport que le voyageur préfère, mais plutôt à veiller à ce qu'il ait au moins le choix entre deux modes peu coûteux.

La question des tarifs semble être l'élément déterminant de la politique actuelle du gouvernement fédéral en matière de transport public. Les tarifs établis par les sociétés privées de

[*Text*]

to generate a profit. In our opinion, that is the best discipline to ensure that an appropriate mix of passenger transport services is offered to the public.

In those markets in which only one mode of transport is available to meet the needs of the public, the direct role of government must be much larger than in areas where duplication exists. In those instances in which duplicate services exist, government should leave the determination of the type and kinds of service available to the marketplace, that is, the paying passenger. Prices should find levels which are appropriate to recover the cost of providing the service.

There are several approaches to the pricing issue. One is similar to the approach taken by the Ontario provincial government in funding municipal transit systems, by which municipal transit authorities are required to recover from the fare box a fixed percentage of the cost of running their urban transit systems. For example, the Toronto Transit Commission is required to raise 68 per cent of its operating costs from the fare box. The two levels of government then agree to share the balance on a prearranged basis. This might be an appropriate approach in the case of VIA Rail, where a portion of the total system costs are absorbed by providing services which are essential and for which no alternative service exists.

Whatever the solution, the principle behind it should be that, to the greatest extent possible, prices charged for public passenger transportation be appropriate to the level of investment and the costs of operating the service in question. One advantage of this approach is that the intercity bus industry remains quite competitive and, if initiatives being taken across the country and particularly in Ontario are an indication, governments intend to stimulate more competition, and I mean fair competition in the market place.

In our view, if the pricing issue is solved within the context of a larger public passenger transport policy, there is greater room for intermodal co-operatiion than currently exists. With each mode settling into an appropriate price range based on the quality and cost of its service, bus/rail co-operation in the area of shared facilities, compatible schedules, co-ordinated marketing, combined ticketing, and, in appropriate cases, substituted highway service for low density rail could generate significant benefits for the travelling public.

Thank you very much for providing the opportunity to make this presentation this evening. As private bus operators, we are prepared to participate fully in the development of a national public passenger transportation policy. Our role would be to point out what our industry is capable of doing and the impacts of policy options on the continued viability of bus service. However, for too long, Canada has failed to come to grips with a co-ordinated public passenger transport policy, leaving each of the modes somewhat in the dark about its individual future.

I respectfully submit this presentation on behalf of the directors and members of the Ontario Motor Coach Association. Thank you.

[*Traduction*]

transport par autocar visent à leur permettre de faire un profit. A notre avis, c'est la meilleure façon de s'assurer qu'il y a un juste équilibre entre les services de transport offerts au public.

Sur les marchés où un seul mode de transport est offert au public, le gouvernement doit jouer un rôle beaucoup plus direct que dans les régions où plus de modes sont accessibles. Lorsque c'est le cas, le gouvernement devrait laisser le marché, c'est-à-dire le voyageur payant, déterminer le type de service qu'il désire. Les tarifs exigés devraient refléter les dépenses engagées pour fournir le service.

On peut adopter plusieurs approches à la question de l'établissement des tarifs. Il y a celle que le gouvernement provincial de l'Ontario a décidé d'adopter en finançant les réseaux de transport municipaux et en obligeant les organismes de transport municipaux à fixer un tarif qui représente un certain pourcentage du coût d'exploitation. Ainsi, la Toronto Transit Commission doit récupérer 68 p. 100 de ses coûts d'exploitation. Les deux niveaux de gouvernement acceptent ensuite de financer le reste dans des proportions déterminées. Cette approche conviendrait peut-être dans le cas de VIA Rail dont une partie des frais d'exploitation proviennent de la fourniture des services essentiels lorsque aucun autre moyen de transport n'existe.

Quelle que soit la solution retenue, il faudrait que dans la mesure du possible, les tarifs demandés reflètent le niveau d'investissement et les dépenses engagées pour la fourniture du service en question. S'il en était ainsi, on s'apercevrait que l'industrie du transport interurbain par autocar demeure concurrentielle et si l'on en juge par les mesures prises dans le pays et particulièrement en Ontario, les gouvernements veulent stimuler la concurrence équitable sur le marché.

A notre avis, si la question de la tarification est résolue dans le contexte d'une politique nationale de transport de voyageurs élargie, il y aura plus de place pour une coopération entre les divers modes. Si chaque mode avait une gamme de prix basée sur la qualité et le coût des services, la coopération entre le train et l'autocar (installations partagées, horaires compatibles, commercialisation coordonnée, billets combinés et remplacement du rail par la route pour les lignes peu achalandées) pourrait apporter des avantages appréciables aux voyageurs.

Je vous remercie beaucoup de nous avoir donné l'occasion de vous présenter cet exposé ce soir. En tant qu'exploitants d'autocars privés, nous sommes disposés à participer pleinement à l'élaboration d'une politique nationale de transport de voyageurs. Notre rôle consisterait à signaler ce que notre industrie est capable de faire ainsi que les répercussions que pourraient avoir les diverses options sur la viabilité du service d'autocar. Trop longtemps, le Canada a omis de définir une politique de transport de voyageurs coordonnée, laissant ainsi chaque mode quelque peu dans l'obscurité quant à son avenir propre.

Je vous présente respectueusement cet exposé au nom des administrateurs et des membres de l'Ontario Motor Coach Association. Merci.

[*Text*]

Senator Balfour: I have just one question, Mr. Chairman. This statement was made in Mr. Kearn's presentation:

> The 'way' component for the intercity bus is some 60,000 kilometres of Canada's road and highway network, our use of which is fully paid for by all the regular taxes and fees.

I was wondering, Mr. Kearns, whether you could quantify that for us in more specific terms. Just what is the contribution of the bus industry, in the form of taxes and fees, to the roadway infrastructure and how does it relate to the total capital cost and maintenance costs to provide that infrastructure? Do you have those numbers?

Mr. Kearns: I do not have those specific numbers, senator. I think the best way to explain it is that the bus is so insignificant in its total use of the highways, as compared with automobiles and trucks, that, if all of the buses in Canada were removed from the roads, there would not be five cents less paid on any of the highways in the country. On the other hand, of course, if VIA Rail were to be removed from the railways, the costs of the government would be reduced, this year, by close to $600 million.

We pay all of the taxes and licences which are levied by the provincial and federal governments. As I have said, our usage is so insignificant that the studies which have been made by federal government departments indicate that we pay our full share. There is no indication of the cost to the government for our usage.

Senator Balfour: Could you help me to this extent: Could you tell me what these taxes and fees that you refer to amount to in dollars?

Mr. Kearns: I do not have that figure. I do not know whether any of my colleagues have that figure for all of the bus companies in Canada.

Mr. Thompson: Mr. Kearns, that information could be supplied later to the committee, if that would be helpful.

Senator Balfour: That would be useful, yes. The bus companies carry 30 million passengers a year. It would be interesting to see, on the basis of 30 million passengers per year, what each passenger, in effect, contributes to that figure. I do not think I quite agree with you when you say that the bus use of the highway infrastructure is insignificant.

One reason why I am interested in obtaining from you those figures is that we have under consideration one option, namely, nationalizing the railbed infrastructure so as to remove that cost component from the railways. That would then open the way to deregulated rail service, both freight and passenger. In order to compare the two modes of transportation, of course, we must have the information.

Mr. Kearns: There have been some research studies conducted on this very subject. Possibly we could uncover one or two of those, if it would help.

Senator Balfour: That would be helpful. Thank you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

Le sénateur Balfour: Je n'ai qu'une question, monsieur le président. Dans son exposé, M. Kearns a dit ceci:

> Pour le service d'autocar, la composante «voie» couvre quelque 60,000 kilomètres du réseau de routes et d'autoroutes du Canada, et nous en payons pleinement l'utilisation par divers droits et taxes.

Je me demandais, monsieur Kearns, si vous pourriez nous donner des chiffres précis à ce sujet. Par ces droits et taxes, combien l'industrie du transport par autocar contribue-t-elle exactement à l'infrastructure routière et que représente cette somme par rapport au coût en capital et au coût d'entretien de cette infrastructure? Avez-vous ces chiffres?

M. Kearns: Je n'ai pas de chiffres précis à ce sujet, sénateur. Mais pour vous donner une idée, disons que les autocars utilisent tellement peu les autoroutes en comparaison des automobiles et des camions que si tous les autocars du Canada étaient retirés de la route, il n'y aurait même pas cinq cents de moins qui seraient payés à l'égard de l'une quelconque des routes du pays. Par ailleurs, évidemment, si Via Rail devait être retiré des chemins de fer, les frais supportés par le gouvernement seraient cette année réduits de près de 600 millions de dollars.

Nous payons tous les droits de permis et taxes imposés par les gouvernements fédéral et provincial. Comme je l'ai dit, l'utilisation que nous faisons de la route est négligeable et les études faites par des ministères fédéraux montrent que nous payons pleinement notre part. Il n'y a pas d'indications quant au coût supporté par le gouvernement pour l'utilisation que nous faisons de la route.

Le sénateur Balfour: A cet égard, pourriez-vous nous dire à combien s'élèvent ces droits et ces taxes?

M. Kearns: Je n'ai pas les chiffres. Je ne sais pas si l'un de mes collègues a ces chiffres pour l'ensemble des compagnies de transport par autocar du Canada.

M. Thompson: Monsieur Kearns, ces renseignements pourraient être fournis plus tard au comité si c'était utile.

Le sénateur Balfour: Ce serait utile, oui. Les compagnies de transport par autocar servent 30 millions de voyageurs par année. Aussi serait-il intéressant de voir combien chaque voyageur contribue en fait à ce chiffre. Je ne suis pas d'accord avec vous quand vous dites que l'utilisation que font les autocars des routes est négligeable.

Si je veux obtenir ces chiffres de vous, c'est entre autres parce que nous étudions une option, soit la possibilité de nationaliser l'infrastructure ferroviaire pour supprimer des chemins de fer cette partie de frais. Cela ouvrirait alors la voie à la déréglementation du service ferroviaire, aussi bien des marchandises que des voyageurs. Pour comparer ces deux modes de transport, nous devons évidemment avoir les renseignements.

M. Kearns: Des recherches ont été effectuées sur cette question même. Nous pourrions peut-être vous faire part d'une ou deux de ces études si cela pouvait vous aider.

Le sénateur Balfour: Ce serait utile. Merci, monsieur le président.

[*Text*]

Senator Stewart: In relation to the point raised by Senator Balfour, Mr. Chairman, I would like to suggest that the information with regard to the bus companies' contribution to the costs of maintaining the highway network might be broken down either province by province, or, if that is not satisfactory, company by company.

I do have two or three other questions. Over the last few years, the Government of Canada has been subsidizing motor fuel costs in various parts of the country. This, presumably, is helpful to the bus companies in Nova Scotia, let us say. Does Acadian Lines, for example, have any estimate of how valuable that subsidization would be in the fiscal years 1981-82 or 1982-83?

Mr. Thompson: I do not have the information at my fingertip, but we could look into that. If I might, I would suggest that the province is the great benefactor of these taxes. In Nova Scotia, the tax used to be 27 cents per gallon on diesel fuel, which is one of the highest levels in Canada, although that imposed in Newfoundland is higher. These tax revenues, however, would go to the province.

Senator Stewart: I was not talking so much about tax revenues, I was talking about the federal government subsidization of the cost of offshore oil brought into eastern Canada.

Mr. Thompson: I would not have a handle on that unless I got some basic figures as to what the federal government would contribute towards this.

Senator Stewart: Mr. Chairman, this has been tapering off and is no longer as important as it would have been two or three years ago, but there is a concealed subsidy there, I would suggest, to the private motor car owner and to the bus company.

Mr. Thompson: I do not know that and I would say that the benefactor of whatever that subsidy is would be the travelling public of the eastern provinces. I would say the benefactor of the subsidy is the travelling public in Nova Scotia. It is the individual who uses the services. I think I can speak for the bus companies and say that when a company wants a fare increase, it has to go before a carrier board or a public utility board and lay out its financial figures for them to examine. You do not get a fare increase unless you need it to keep a viable operation moving.

Senator Stewart: Mr. McElligott states in his brief that though there is no direct competition between bus companies themselves, rail has recently positioned itself as a major competitor. How are tariffs set in the absence of direct competition between bus companies, for example. We are often told that in the United States some of the regulatory agencies dealing with transportation and the like are often so closely tied with the companies they are regulating that they are perhaps unduly sympathetic to the witnesses applying for tarif increases and the like. I do not expect you to say that that is the situation in Nova Scotia, but isn't there a real danger of that, whether we are talking about tariffs for bus companies or, for example, an

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart: En ce qui concerne la question soulevée par le sénateur Balfour, monsieur le président, j'aimerais signaler que les renseignements concernant la contribution des compagnies de transport par autocar aux frais d'entretien du réseau routier pourraient être ventilés par province, ou encore, si cela n'était pas satisfaisnt, par compagnie.

J'ai deux ou trois autres questions. Depuis les quelques dernières années, le gouvernement du Canada finance une partie des frais d'essence des compagnies de diverses parties du pays. C'est probablement utile aux compagnies de transport par autocar de la Nouvelle-Écosse, disons. Par exemple, la compagnie *Acadian Lines* a-t-elle des chiffres quant à l'importance de ce financement dans les années financières de 1981-1982 ou 1982-1983?

M. Thompson: Je ne connais pas les chiffres par cœur, mais nous pourrions les chercher. Je dirais que la province est le grand bénéficiaire de ces taxes. En Nouvelle-Écosse, la taxe est de 27 cents par gallon d'essence diesel, l'une des plus fortes au Canada, quoique celle imposée par Terre-Neuve soit encore plus élevée. Mais ces recettes vont aux provinces.

Le sénateur Stewart: Je ne parlais pas tant des recettes fiscales comme du financement fédéral du coût du pétrole importé d'outre-mer dans l'est du Canada.

M. Thompson: Je ne m'avancerais pas à ce sujet à moins d'avoir des chiffres de base quant à la contribution du gouvernement fédéral à cet égard.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, ce financement a été réduit et ne revêt plus la même importance qu'il y a deux ou trois ans, mais je pense qu'une subvention se trouve dissimulée aux propriétaires de voitures particulières et aux compagnies de transport par autocar.

M. Thompson: Je ne sais pas et je dirais que les bénéficiaires de cette subvention, quelle qu'elle soit, sont les voyageurs des provinces de l'Est. Je dirais que les bénéficiaires de la subvention sont les voyageurs de la Nouvelle-Écosse. C'est le simple particulier qui utilise les services. Je pense que je peux parler pour les compagnies de transport par autocar et dire que quand une compagnie veut augmenter ses tarifs, elle doit se présenter devant une commission de transports ou de services publics et lui soumettre ses états financiers. On n'obtient pas d'augmentation de tarifs si on en n'a pas besoin pour assurer la viabilité de l'entreprise.

Le sénateur Stewart: M. McElligott dit dans son mémoire que même s'il n'y a pas de concurrence directe entre les compagnies elles-mêmes, le rail vient de devenir un concurrent de taille. Comment les tarifs sont-ils fixés en l'absence de compétition directe entre les compagnies de transport par autocar, par exemple? On nous dit souvent qu'aux États-Unis, certains des organismes de réglementation chargés des transports sont souvent liés de près aux compagnies qu'il réglementent au point où il sont parfois trop indulgents envers les témoins qui se présentent pour demander une augmentation de tarifs. Je ne m'attends pas que vous nous disiez que tel est le cas en Nouvelle-Écosse, mais qu'il s'agisse d'une augmentation des tarifs d'une compagnie de transport par autocar ou d'une augmenta-

[*Text*]

increase in the price of milk by the regulatory body which may be very sympathetic to the dairy farmer?

Mr. Thompson: I don't think so. My experience of over 40 years in the motor carrier industry and working with public boards is that they are very sensitive. The companies are usually not handed increases because they like the look of the witnesses. These boards examine the facts very carefully. I know of one case in Nova Scotia where we waited nine months for a decision. Finally our president wrote the chairman of the board because we were losing money and were in the red. I suggest that your concern is not founded on what is happening in the marketplace.

Mr. McElligott: Voyageur Quebec recently applied for a 5 per cent increase in tariffs in the Province of Quebec on the justification of cost recovery on labour agreements, etc. We found out just last Thursday when the Quebec Transport Commission handed down its decision that Voyageur Inc., throughout the Province of Quebec, will have to settle for 2.2 per cent in 1984.

Senator Stewart: Can Acadian and Voyageur tell me about the criterion of these regulatory bodies? What do they regard as a satisfactory profit? Is there a certain percentage below which they would not want you to drop or above which they would not want you to go?

Mr. Thompson: That could be the case. For example, Acadian Lines is presently unable to get a fare increase. The last increase was June, 1983. Our board would turn us down flat.

Senator Stewart: On the grounds that you are making money?

Mr. Thompson: Right. They have come up with no yardstick in Nova Scotia as far as making a percentage is concerned. I know that at the present time we could not get a fare increase, that we would not go near the board and that we do not want a fare increase.

Senator Stewart: In other words, you think the money invested is making an adequate return in that particular phase of the money market as against some alternative investments?

Mr. Thompson: That is correct.

Senator Stewart: What is the situation with regard to Voyageur?

Mr. McElligott: May I ask Michel Pelletier, our Vice-President of Transport in Quebec to answer that question?

Mr. Michel Pelletier, Vice-President Transport, Quebec, Voyageur Enterprises Ltd.: Over the last few years the Quebec Transport Commission has had an unwritten guideline that if a company is able to earn 7 per cent in revenues prior to financing, it is viewed as an acceptable return. However, as a result of the recent ruling on our fare application in which we were

[*Traduction*]

tion du prix du lait, n'est-il pas vraiment risqué de voir l'organisme de réglementation être trop indulgent?

M. Thompson: Je ne pense pas. D'après mes quarante années d'expérience dans l'industrie du transport automobile, les commissions publiques sont très sensées. Elles n'accordent habituellement pas d'augmentation à une compagnie du simple fait qu'elles aiment bien l'allure des témoins. Ces commissions étudient les faits très soigneusement. En Nouvelle-Écosse, nous avons déjà attendu une décision pendant neuf mois. Notre président a finalement écrit au président de la Commission parce que nous perdions de l'argent et étions déficitaires. Je pense que vos inquiétudes ne sont pas fondées quant à ce qui se produit sur le marché.

M. McElligott: Voyageur Québec a récemment demandé une augmentation de 5 p. 100 des tarifs appliqués dans la province de Québec, soutenant qu'elle voulait ainsi recouvrer les frais des conventions collectives, etc. Ce n'est que jeudi dernier que nous avons appris la décision de la Commission des transports du Québec: Voyageur Inc. devra se contenter en 1984 d'une augmentation de 2,2 p. 100 des tarifs qu'elle applique dans la province de Québec.

Le sénateur Stewart: Les compagnies Acadian et Voyageur peuvent-elle me dire quels sont les critères de ces organismes de réglementation? Que considèrent-ils comme des profits satisfaisants? Y a-t-il un pourcentage au-dessous duquel ils ne veulent pas que vous descendiez ou au-dessus duquel ils ne veulent pas que vous montiez?

M. Thompson: Ce pourrait être le cas. Par exemple, Acadian Lines ne peut actuellement obtenir une augmentation de ses tarifs. La dernière remonte à juin 1983. Nous subirions aussi le même sort.

Le sénateur Stewart: Parce que vous faites de l'argent?

M. Thompson: Exactement. En Nouvelle-Écossse, il n'y a pas de critères régissant l'établissement d'un pourcentage. Je sais qu'actuellement, nous ne pourrions obtenir une augmentation de nos tarifs, que nous ne nous présenterions pas devant la Commission et que nous ne voulons d'ailleurs pas d'augmentation de tarifs.

Le sénateur Stewart: Autremend dit, vous estimez que l'argent investi rapporte un rendement suffisant dans cette phase particulière du marché monétaire par opposition à d'autres investissements possibles?

M. Thompson: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Quelle est la situation chez Voyageur?

M. McElligott: Permettez-moi de demander à Michel Pelletier, notre vice-président des transports au Québec, de répondre à cette question.

M. Michel Pelletier, vice-président des transports, Québec, Entreprises Voyageur Ltée.: Depuis les dernières années, la Commission des transports du Québec a comme ligne directrice non écrite que si une compagnie peut gagner 7 p. 100 de recettes avant financement, c'est un rendement acceptable. Cependant, par suite de la récente décision de nous accorder

[*Text*]

granted only 2.2 per cent, that guideline was clearly discarded. Now it is very difficult to know exactly the rules of the game we are playing in terms of dealing with the regulatory authorities. There is one discipline in the marketplace with which we are very concerned. That is, while we do not have any competing companies on any of our major routes, such as Montreal to Quebec City, we do compete very fiercely with VIA Rail, which offers a same-day return service at a slightly lesser rate than ours. So even if the regulatory authority in Quebec would allow us a free hand to do as we wished, the discipline of the marketplace would result in our losing part of the market share to VIA.

Senator Stewart: Let us assume, for example, that VIA puts up its fares in accordance with the suggestion that is made here, then you would not have that competition for a particular segment of the travelling public?

Mr. Pelletier: That is true but then I am not sure that the regulatory bodies in the provinces would not merely abdicate the responsibility. There has been considerable political pressure on these bodies and the recent ruling in Quebec is a reflection of that. The Government of Quebec has adopted the federal guidelines of six-and-five per cent and they have made sure that the companies abide by those decisions. It is not in the interest of these bodies to bring upon them the ire of the public because as soon as there is a fare increase the officials from the CTQ are sure to receive lots of complaints from the users.

Mr. Stewart: In Ontario for the past two years all carriers in any regulated industry have been under the Ontario Price and Wage Restraint Act. This act only permits us to increase our fares in accordance with actual costs that we can pass through with a maximum on labour of 5 per cent and a no greater return on current equity than 5 per cent. So we are limited very severely now going into our second and third year. The government is reading these figures very closely and holding the carriers. Second, our market share, as has been indicated, has eroded. It has been eroded by the automobile. Regardless of anything else, if we put up our prices and start losing more of our market, we will not be able to run the service. We have to stay competitive because the automobile is perceived as very reasonable.

Senator Stewart: Mr. Chairman, that leads me to what will be my last question. We have had quite rapid increases in the cost of motor fuels over a period that has fortunately levelled off now. However, I understand that there is a real danger that, over the next ten years, we will have another period of rapid increase in the cost of liquid fuels.

As I understand it, one of the reasons why some people promote the notion of VIA Rail, particularly in the Quebec-Windsor corridor, is that this is a highly economic mode of moving passengers and, in a period of increasing fuel costs, this is of real importance to Canada as a whole, especially if we are importing liquid fuels. If we had a 50 per cent increase in the

[*Traduction*]

seulement 2,2 p. 100, ce critère a été rejeté. Il est maintenant très difficile de connaître exactement les règles du jeu des autorités réglementaires. Il y a un fait du marché qui nous inquiète beaucoup. Aucune autre compagnie de transport par autocar ne nous concurrence à l'égard de nos principaux trajets comme Montréal-Québec, mais nous concurrençons farouchement VIA Rail, qui offre un service aller-retour le même jour à un taux légèrement inférieur au nôtre. Même si l'organisme de réglementation du Québec nous permettait de faire ce que nous voulons, nous perdrions une partie du marché, au profit de VIA Rail.

Le sénateur Stewart: Présumons, par exemple, que VIA Rail augmente ses tarifs, vous n'auriez pas cette concurrence pour une partie des voyageurs?

M. Pelletier: C'est vrai, mais je ne suis pas sûr que les organismes de réglementation des provinces se contenteraient simplement de renoncer à cette responsabilité. Des pressions politiques considérables ont été exercées sur ces organismes et la récente décision du Québec en est un reflet. Le gouvernement du Québec a adopté les 5 et 6 p. 100 du gouvernement fédéral et s'assure que les compagnies respectent les décisions. Il n'est pas dans l'intérêt de ces organismes de s'attirer la colère du public, parce que dès qu'il y a une augmentation de tarifs, les hauts fonctionnaires de la CTQ reçoivent une foule de plaintes des clients.

M. Stewart: En Ontario, tous les transporteurs d'une industrie réglementée sont depuis les deux dernières années assujettis à la loi sur la limitation des prix et des salaires de l'Ontario. Cette loi ne nous permet d'accroître nos tarifs que conformément aux coûts réels que nous pouvons supporter, jusqu'à concurrence de 5 p. 100 pour ce qui est de la main-d'œuvre et de 5 p. 100 pour ce qui est du rendement de nos avoirs. Nous sommes donc très limités maintenant que nous entrons dans nos deuxième et troisième années. Le gouvernement examine ces chiffres très attentivement et il surveille les transporteurs. Deuxièmement, notre part du marché, comme on l'a signalé, c'est effritée et ce, à cause de l'automobile. Tous autres éléments exclus, si nous augmentons nos prix et commençons à perdre une plus grande part de notre marché, nous ne pourrons continuer d'assurer le service. Nous devons rester compétitifs, car les frais que représente l'automobile sont considérés comme étant très raisonnables.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, cela m'amène à ma dernière question. Nous avons connu des hausses rapides du coût de l'essence pendant une période qui, heureusement, est maintenant terminée. Cependant, je crois comprendre que d'ici les dix prochaines années, nous pourrions avoir une autre hausse semblable pour ce qui est du coût des carburants liquides.

Si je ne m'abuse, l'une des raisons pour lesquelles certaines personnes promouvoient VIA Rail, notamment dans le corridor Québec-Windsor, c'est que ce mode de transport de voyageurs est très économique, et en période d'augmentation des frais du carburant, cela revêt une importance réelle pour le Canada dans son ensemble, notamment dans la mesure où nous impor-

[*Text*]

cost of diesel fuel, have you anticipated what would happen to your cost of moving passengers in that Quebec-Windsor corridor by bus compared with the cost of one of these more modern VIA vehicles? I am not asking you to look at it from the VIA or bus point of view, but from the point of view of a Canadian.

Mr. Stewart: Apparently today, the bus mode is the most efficient mode to move people from a fuel standpoint in BTUs. In light of your question, should VIA Rail be able to increase its market share by 50 per cent and not use any more fuel, today the bus industry is running at a capacity in its regular service under 50 per cent, so we have an equal potential to double our ridership without really incurring a very much greater fuel expense, so I think it is probably relative. I do not know the actual figures, but I would feel that the position between the two modes is quite relative.

Senator Stewart: Your fuel consumption would not go up very much, then, if you were running your buses full, and therefore the increased cost of fuel which I anticipated would not be of great concern?

Mr. Stewart: I believe that is true, unless we added additional miles.

Senator Riley: Mr. Chairman, I have a question for Mr. McElligott. On page 11 of your brief, you say that, on the Montreal-Quebec route, VIA's same day return fare is currently $26.00, which is $1.50 below Voyageur's fare. Then on page 14, you make the suggestion of a fare-gap policy, and again you are using Montreal-Quebec. Your suggestion is that Voyageur's fare would be $22.00 and VIA's fare would be $30.80. Are you applying this to the LRC trains, or both LRC and the Heritage train sets, because there is a vast difference.

Mr. McElligott: As a principle, we believe that the rail system needs a complete revitalization. They need better equipment, better road beds, better terminals, and we believe that if such a system existed today, there would be no problem because its service would be so attractive that it would draw heavily from present car users. The problem that we are facing today is that there will be some period of time, if it ever becomes a reality, between that point and the situation as it exists today. As VIA continues to upgrade the services that currently exist—and it has announced a series of corridor improvements in the Quebec market relating to its maintenance centres, its terminals and its trackage eventually—we believe that, since its prices are now extremely competitive with the bus industry, we will lose an important share of our market if no action is taken on the rail pricing policy. At the present time, that pricing policy is directed at the bus industry because I believe—and I think also VIA understands this—that given the existing situation, they are simply unable to attract additional car traffic, despite VIA's mandate of sourcing passengers from the car. Therefore we are saying, given the

[*Traduction*]

tons des carburants liquides. Si nous subissions une hausse de 50 p. 100 du coût de l'essence diesel, il vous en coûterait combien de plus pour le transport de voyageurs par autocar dans ce corridor Québec-Windsor en comparaison de ce qu'il en coûterait pour assurer ce même transport grâce aux véhicules modernes de VIA Rail? Je ne vous demande pas d'y répondre du point de vue de VIA Rail ni du point de vue d'une compagnie de transport par autocar, mais du point de vue d'un Canadien.

M. Stewart: Il semble qu'aujourd'hui, l'autocar soit le mode de transport le plus efficace par rapport à la consommation de carburant en joules. En réponse à la question de savoir si VIA Rail serait capable d'augmenter sa part du marché de 50 p. 100 sans utiliser plus de carburant, j'aimerais signaler qu'aujourd'hui, l'industrie du transport par autocar exploite son service régulier à 50 p. 100 des possibilités, de sorte que nous avons le potentiel de doubler notre chiffre d'affaires sans vraiment avoir à supporter une grande augmentation des frais de carburant. C'est donc probablement relatif. Je ne connais pas les chiffres réels, mais je pense que la position des deux modes est bien relative.

Le sénateur Stewart: Votre consommation de carburant n'augmenterait pas beaucoup, et si vous exploitiez des autocars combles, l'augmentation des frais de carburant à laquelle je pensais ne serait pas une grande préoccupation?

M. Stewart: Je pense que c'est vrai, à moins que nous n'ajoutions des milles supplémentaires.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'aurais une question à poser à M. McElligott. A la page 11 de votre mémoire, vous dites que pour le trajet Montréal-Québec, le tarif aller-retour de VIA Rail est actuellement de $26, soit $1.50 de moins que celui de Voyageur. Puis à la page 14, vous parlez d'une politique d'écart des tarifs et utilisez encore une fois l'exemple Montréal-Québec. Vous dites que le tarif de Voyageur serait de $22 et celui de VIA Rail de $30.80. Appliquez-vous ceci aux trains LRC ou aussi bien aux LRC qu'aux trains du patrimoine, car il y a une grande différence.

M. McElligott: En principe, nous estimons que le réseau ferroviaire doit être complètement revitalisé. Il faut du matériel meilleur, de meilleures voies ferrées, de meilleurs terminaux, et nous estimons que si un tel réseau existait aujourd'hui, il n'y aurait pas de problème, car le service serait tellement séduisant qu'il attirerait bon nombre de ceux qui utilisent actuellement l'automobile. Le problème, c'est qu'il faudra attendre un certain temps d'ici là, si cela devient jamais une réalité. Comme VIA Rail continue d'améliorer les services actuels (elle a annoncé une série d'améliorations des corridors du marché du Québec en ce qui concerne les centres d'entretien, les terminaux et peut-être aussi les rails), nous croyons que ses prix étant actuellement extrêmement concurrentiels par rapport à ceux de l'industrie de l'autocar, nous perdrons une part importante de notre marché si aucune mesure n'est prise à l'égard de la politique de tarification ferroviaire. Actuellement, cette politique est axée en fonction de l'industrie du transport par autocar, car je crois—et je pense aussi que VIA Rail le comprend—qu'étant donné la situation existante, VIA Rail est tout simplement incapable de s'attirer des passagers supplé-

[*Text*]

importance of that one route to the entire Quebec bus network, we simply cannot afford to lose ten per cent of our market over a two, three or four year period while VIA chips away and makes significant improvements to its rail service. To prevent that from happening, since our market is very price sensitive and not predominantly car owners on those routes, let us do it rationally and perhaps introduce a rail modernization surcharge that is tied to the innovations and improvements that they are making, in order that you do not threaten the very viability of the entire Quebec bus industry. Whether it be with LRC trains or existing equipment, I am not sure, but I think as they move their terminal from Ste.-Foy to downtown Quebec, which is an important improvement, and as they put more LRC trains on the corridor, and that is coming, that is an important improvement. We think that, when the day comes when they will add service—and probably that day is coming—that will be an important improvement. In the eyes of the bus user, if their price is level or below, we will lose an important share of our market which, in turn, threatens the viability of the entire system. We are simply saying that it does not make sense to destroy a privately-operated industry that is profitable and unsubsidized. However, we do believe that the rail system needs to be upgraded.

Senator Riley: Your suggested fare-gap policy would be applicable to a completely modernized service between Montreal and Quebec, rather than the dual service of the LRC trains and the Heritage train sets which now exists?

Mr. McElligott: Honourable senator, we believe that by the time a completely new system is in place, that is the level the fare should be at, but we also believe that, in the interim, the type of changes that have been announced and the amount of capital that has been appropriated or invested to upgrade the existing service will have a serious impact on the bus operations in the Province of Quebec. We believe that with all sincerity, and hence we do not see the 40 per cent as an overnight implementation; we see it as a gradual fare-gap policy introduced and timed in accordance with major service improvements. That VIA is making.

Senator Riley: You use the Quebec-Montreal fare structure. As a matter of interest, what is the fare gap between Voyageur and VIA on, say, the Montreal-Ottawa route?

Mr. McElligott: If I may, I will refer that question to Mr. Carmichael, who is our Vice-President of Transportation in Ontario and I am sure that he has those statistics at his fingertips.

Mr. Donald Carmichael, vice-president, Transportation, Voyageur Enterprises Ltd: I could give you a ballpark figure off the top of my head. Unlike Quebec-Montreal, where we are slightly above VIA's fare, on the Ottawa-Montreal route we

[*Traduction*]

mentaires qui voyagent normalement en voiture, en dépit de son mandat qui consiste à convaincre les automobilistes d'utiliser le train. En conséquence, nous soutenons qu'étant donné l'importance de ce trajet pour tout le réseau d'autocars du Québec, nous ne pourrons nous permettre de perdre 10 p. 100 de notre marché en deux, trois ou quatre ans, tandis que VIA apporte progressivement des améliorations importantes à son service ferroviaire. Pour éviter que cela n'arrive, comme notre marché dépend fortement des prix et non pas surtout de la quantité d'automobilistes sur les routes, il faut procéder rationnellement et peut-être introduire une surtaxe pour la modernisation du rail qui soit liée aux innovations et améliorations que VIA apporte, afin de ne pas menacer la viabilité même de toute l'industrie du transport par autocar du Québec. Qu'il s'agisse de trains LRC ou de matériel existant, je ne suis pas sûr, mais je pense que VIA transfère son terminus de Ste-Foy au centre-ville de Québec, ce qui représente une amélioration importante, et ajoutera bientôt plus de LRC au corridor, ce qui est aussi une amélioration importante. Quand ils ajouteront des services, et ce jour viendra, ce sera aussi une amélioration importante. Quand les LRC emprunteront des voies légèrement améliorées, ils mettront moins de temps à se rendre d'un point à un autre, ce qui représente également une importante amélioration. Aux yeux de l'utilisateur de l'autocar, si le prix de VIA Rail est égal ou inférieur au nôtre, nous perdrons une part importante de notre marché, ce qui menacera la viabilité de tout le réseau. Nous affirmons simplement qu'il est insensé de détruire une industrie privée qui est rentable et non subventionnée. Cependant, nous estimons que le réseau ferroviaire doit être amélioré.

Le sénateur Riley: Vous avez laissé entendre que la politique d'écart des tarifs serait applicable à un service complètement modernisé entre Montréal et Québec plutôt qu'au service double des LRC et des trains du patrimoine existants?

M. McElligott: Honorables sénateurs, nous estimons que d'ici à ce qu'un réseau complètement nouveau soit en place, tel est le niveau auquel le tarif doit être fixé, mais nous pensons aussi que dans l'intervalle, les types de changements qui ont été annoncés et le montant des capitaux qui ont été affectés à l'amélioration du service existant auront de graves répercussions sur le service d'autocars au Québec. Nous le croyons en toute sincérité et nous ne pensons donc pas que les 40 p. 100 seront appliqués du jour au lendemain; nous estimons que la politique de l'écart des tarifs sera progressivement introduite, en fonction des principales améliorations que VIA Rail apportera à son service.

Le sénateur Riley: Vous utilisez le tarif Québec-Montréal. A ce propos, quelle est la différence de prix pour un billet Montréal-Ottawa, par Voyageur et par VIA?

M. McElligott: Je vais prier M. Carmichael, vice-président du Transport en Ontario, de répondre à votre question, car je suis sûr qu'il connaît parfaitement ces renseignements.

M. Donald Carmichael, vice-président des Transports Entreprises Voyageurs Ltée: Je pourrais vous donner un chiffre approximatif. Contrairement à ce qui se passe pour un billet Québec-Montréal, notre tarif pour Ottawa-Montréal est

[*Text*]

are slightly below. Our fares reflect the service level that VIA is offering. On the Montreal-Ottawa route, they have a much better service than on the Montreal-Quebec route. Because of that, we want to keep ourselves in a price sensitive situation to protect our market share.

On the Ottawa-Montreal route, currently VIA's fare is $16,00 one way; Voyageur's fare is $14.20.

Senator Riley: Is that the return rate?

Mr. Carmichael: A seven-day return or a one-day return?

Senator Riley: How is Quebec established for same-day return?

Mr. Carmichael: The same-day return for Ottawa-Montreal?

Senator Riley: Yes.

Mr. Carmichael: We are currently at $18.40 and VIA is at $19.

Senator Riley: Unless you had a minimum fare in order to equalize them, you would have to have a minimum fare set?

Mr. Carmichael: I beg your pardon, senator?

Senator Riley: In order to equalize the fares between Montreal-Quebec and Montreal-Ottawa would you have to have a minimum fare set?

Mr. Carmichael: We are suggesting that our fare is different in Voyageur between Ottawa-Montreal and Montreal-Quebec recognizing the distance. What we are suggesting is that when we are looking at the various modes that the minimum or base fare would be the bus fare. The various modes reflecting their differences and attributes would step beyond that.

A comment was made earlier that if we moved in the direction of VIA fares as service improvements came on stream going to somewhere in the order of 40 per cent above bus fares, that that would put us in a position where we could start to edge up our sales on the bus fares. There has been some discussion about constraints from the provincial regulatory bodies holding us in line from a cost point of view, and there also is a major constraint of our position in the marketplace relative to our primary customer, which is an extremely price-sensitive customer. In price increases that we have had in the past due to our bus traveller being extremely price sensitive, there has been some marginal, depending upon the amount of the increase, or significant passenger erosion because of price increases. Therefore, if all the bars were off the barn door we certainly would not go in there and raise the prices to any great extent because we still have to be very conscious of the market.

Senator Riley: If your suggested fare gap policy were adopted, the Voyageur return fare, same day Montreal-Quebec, would drop from $26 to $22 providing VIA Rail went up from $25.50 to $30.80. You would drop your fare then for the same day return. I am referring to page 14.

Mr. McElligott: If I may respond to that, the fares that we are quoting, one is an excursion fare where in an attempt to

[*Traduction*]

légèrement inférieur à celui de VIA. Nos prix s'adaptent au service que VIA offre. Entre Montréal et Ottawa le service VIA est bien meilleur que celui de Montréal à Québec. C'est pourquoi nous voulons protéger notre marché et maintenir des prix concurrentiels.

Le prix VIA du billet aller seulement Ottawa-Montréal est actuellement de $16, et celui de Voyageur de $14.20.

Le sénateur Riley: Est-ce là le prix aller-retour?

M. Carmichael: Retour dans les sept jours ou la même journée?

Le sénateur Riley: Quel est le prix d'un billet aller-retour Québec, la même journée?

M. Carmichael: Le prix d'un billet aller-retour même jour, Ottawa-Montréal?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Carmichael: Voyageur, $18.40 et VIA $19.

Le sénateur Riley: A moins de disposer d'un tarif minimum afin de les égaliser, il vous faudrait un tarif minimum?

M. Carmichael: Pardon?

Le sénateur Riley: Pour uniformiser les prix entre Montréal-Québec et Montréal-Ottawa, vous faudrait-il un tarif minimum?

M. Carmichael: Les tarifs de Voyageur sont différents pour Ottawa-Montréal et Montréal-Québec, à cause de la distance qui n'est pas la même. Considérant les divers modes de transport, le tarif minimum ou de base est celui de l'autocar, auquel viendraient s'ajouter les différences et particularités des divers moyens de transport.

Quelqu'un a remarqué plus tôt que, si nous suivions les tarifs de VIA qui, à cause ses améliorations, serait obligée de majorer le prix de son billet de 40 p. 100, comparativement à celui de l'autocar, nous pourrions alors augmenter nos ventes des billets d'autocar. Il a été question aussi du contrôle que les organismes provinciaux de réglementation des prix exerceraient sur nous et qui viendraient s'ajouter à l'effet modérateur que notre principal client, qui est excessivement sensible aux prix et augmentations de prix, exerce déjà sur nous. C'est pourquoi nos augmentations passées nous ont toujours valu une perte de clientèle plus ou moins importante, suivant le montant de l'augmentation. De sorte que, même s'il n'y avait aucun mécanisme régulateur, nous ne voudrions pas compromettre notre marché par des augmentations inconsidérées.

Le sénateur Riley: Si la politique que vous suggérez au sujet de l'écart des tarifs étati adoptée, le prix d'un billet aller-retour Montréa-Québec par Voyageur tomberait de 26 à $22, pourvu que celui de VIA Rail passe de 25,50 à $30,80. Vous réduiriez donc le prix de votre billet aller-retour dans la même journée. Je me reporte à la page 14 de votre mémoire.

M. McElligott: C'est-à-dire que, dans cette échelle de tarifs dont nous parlons, il se trouve des billets d'excursion, dont

[*Text*]

have passengers use buses on both legs of the trip we would discount the fare if they go return with us as VIA does and the other carries, and the fare that was quoted later on in the submission was a regular fare which was not a discounted one. The mix of fare very much depends on the route. On some routes we will have 40 per cent of the market. Buying excursion fares versus regular fares is tied to which day of the week they depart and when they come back. With those two fares we are comparing apples with oranges.

Senator Muir: Mr. Chairman, I have an observation and then perhaps a question to pose. Mr. Kearns said in his brief on page 3:

> The attempt by the federal government to revitalize passenger rail services through VIA Rail is not only far too costly for the Canadian taxpayer, but will have profoundly negative repercussions for the intercity bus industry.

Mr. McElligott also pointed out in his brief all the efforts that VIA Rail are making on the corridor of Quebec to Windsor. I was wondering if you gentlemen knew that—Mr. Thompson would be aware of this—in Nova Scotia VIA Rail are doing their damnedest to get out of the rail business so you are going to have it all to yourselves because they are making it so miserable and inconvenient for people. I think that Mr. Thompson is aware that at the moment there are hearings going on to remove one train from Sydney to Port Hawkesbury and that, I am told, is the heavy traffic portion, and to increase the service from Port Hawkesbury to Halifax. My question to Mr. Thompson would be: What is the fare at the moment from Sydney to Halifax by Acadian and what is it by VIA Rail?

Mr. Gordon H. Thompson, Operations Manager, Acadian Lines Limited: Before I answer that question, senator, I should like to make a comment. I happened to sit in on the hearings at Port Hawkesbury and Sydney. It was a pretty hot session in Sydney and if that much fuss were made here about trying to take a train off, we would all be dead before it happens.

Senator Muir: Did you know that they had already taken some steps before they had the hearing to remove some things that would continue the train? That is what amuses me. You have a hearing but prior to the hearing they are going ahead with the idea that they are going to close it down.

Mr. Thompson: They even advertised for staff in the Port Hawkesbury paper to work on the train in Port Hawkesbury. Acadian Lines' fare is $22.50 one way Halifax-Sydney and return is double that which would make it $45. VIA Rail fare, as I recall at the moment, and supposedly they have a one-way adult fare is approximately $27 or $29, but I do not know how many tickets they sell on these so-called published one-way fares. It is the give-away fares which are 40 per cent to 60 per cent off, so it is the bargain fares that come into play. I would think that if it is checked out, the number of adult fares that they sell at their top tariff rate would be minimal. I do not have any figures but just a feeling. If I may say, also VIA was talking about the volume of traffic being generated from Sydney to Halifax when they had a same-day return train on and

[*Traduction*]

nous faisons profiter le client, pourvu qu'il utilise l'autocar pour l'aller et le retour, comme le font VIA et d'autres transporteurs. Tandis que les autres billets dont il s'agit plus loin dans le mémoire sont des billets au prix régulier, sans escompte. Notre choix dépend beaucoup du parcours. Sur certains, nous accordons une réduction de 40 p. 100. La vente de billets d'excursion est liée à certains jours de la semaine, pour le départ et pour le retour. Ainsi, lorsque nous comparons le prix de ces sortes de billets, nous comparons deux choses différentes.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, une observation puis une question. M. Kearns dit à la page 3 de son mémoire:

> Les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour revitaliser les services de VIA Rail sont non seulement trop onéreux pour le contribuable canadien, mais en outre, il compromettront gravement l'industrie du transport interurbain par autocar.

M. McElligott a aussi signalé dans son mémoire tous les efforts que VIA Rail déploie dans le corridor Québec-Windsor. Savez-vous, messieurs—M. Thompson doit le savoir—qu'en Nouvelle-Écosse, VIA Rail s'efforce, par tous les moyens, de se retirer du transport ferroviaire de sorte que vous hériteriez de toute la clientèle que VIA Rail aura tellement écœurée et incommodée. M. Thompson sait, je crois, que des audiences se tiennent en ce moment pour retirer de la circulation le train que relie Sydney à Port Hawkesbury; le circuit le plus achalandé, tandis qu'on augmentera celui du parcours Port Hawkesbury-Halifax. Je demande donc à M. Thompson combien coûte actuellement un billet de Sydney à Halifax, respectivement par l'Acadian et par VIA Rail?

M. Gordon H. Thompson, Directeur des opérations, Acadian Lines Limited: Permettez-moi, sénateur, une remarque avant de répondre à cette question. Je participe aux audiences à Port Hawkesbury et à Sydney. La session a été assez vive à Sydney et si nous faisions ici autant d'histoires à propos du retrait d'un train, nous serions morts avant que ce soit chose faite.

Le sénateur Muir: Saviez-vous qu'avant les audiences, certaines mesures avaient déjà été prises en vue de retrait ce train? C'est bien ce qui m'amuse. On tient des audiences; mais on avait déjà, pris des mesures en vue de retirer le train.

M. Thompson: On a même inséré une offre d'emploi dans le journal de Port Hawkesbury, pour travailler sur le train. Le prix d'un billet Halifax-Sydney par Acadian Lines est de 22,50 $, aller seulement, et le double par un billet aller-retour, soit 45 $. Le billet de VIA Rail, si je me souviens bien, coûte 27 ou 29 $, pour l'aller seulement, mais j'ignore le nombre de billets simples qu'ils vendent. Ce sont les billets réduits de 40 à 60 p. 100 qui sont vraiment les aubaines. Si l'on vérifiait, on trouverait, je crois, que le nombre de billets pour adultes qu'ils vendent au prix maximum est très réduit. Je n'ai pas de chiffres sur ce point, ce n'est qu'une impression. J'ajoute que, quand VIA avait un service aller-retour, le même jour, de Sydney à Halifax cette société a déclaré que moins de 1 p. 100 de la clientèle s'en prévalait. L'aubaine vaut pour un billet de

[*Text*]

VIA's evidence was that less than 1 per cent of the people were availing themselves of the same-day return fare. The bargain fare is seven days same-day return. Mr. Chairman, this is what goes on. Acadian Lines has no reduced fares other than for senior citizens, blind and handicapped people period.

Mr. Kearns: If I may add one remark about your comment on fares, the meaningful figure to me and to the industry is the fact that by the annual statements of VIA Rail only 30 per cent of their cost is collected in fares. On the other hand, the bus industry has to collect 100 per cent of its costs out of its fare box. This really makes it very easy to understand what the problem is. If VIA could have a fare collection policy which would supply a greater portion of its costs out of revenue, then automatically the fare would increase and become more commensurate with the competitive fare of the buses.

Senator Macdonald: To follow up on that, are there any places where VIA discontinued their service on routes which are also served by buses?

Mr. Kearns: Yes, it did so between Barrie and Toronto in my part of the operation. We are now carrying those passengers who used to use the train, I think, quite adequately on our bus service, which is an hourly service out of Barrie to Toronto.

Senator Muir: I do not think I have ever met you, Mr. Thompson, but I have read about you and I know you have a couple of years of experience in this business. To your knowledge, have your buses ever turned people away? Of course, there is no platform to leave them on.

Mr. Thompson: I do not think, senator, that we have ever turned a passenger away. We have had standees, at times, on our buses. Out of Sydney and out of Halifax, however, everybody has a seat. For example, we will put on an extra section if there is one passenger who does not have a seat. We have left the terminal in Halifax with two or three loaded buses and with one more passenger going out on an extra bus. That is a limited service to Sydney of five and a half hours' duration and we take that one passenger to Sydney by bus.

Senator Muir: This is not a "scratch Acadia back day" or anything like that. One day, I took some people out to Bras d'Or when the university students were going back. I was not using the bus on that day, but I thought that it would be a good idea to get to the station an hour ahead of time so that my passenger could get a seat. I saw that your company had three of those big buses pulling up. How do you prepare for such situations?

When I have asked the same question of the VIA Rail people, they have said that they do not know when they are going to have an influx of people. People have stood on long trips and others have been left on the platform so many times. Do you have any way of anticipating this?

Mr. Thompson: If I may put it this way, senator, we are a small operation. You fly by the seat of your pants; through experience you get a feeling as to where the traffic is going to develop.

[*Traduction*]

transport aller-retour le même jour. Voilà ce qui se produit, monsieur le président. Acadian Lines n'offre aucun tarif réduit, sauf aux personnes de l'âge d'or, aux aveugles et aux infirmes. C'est tout.

M. Kearns: Permettez-moi d'ajouter à ce que vous avez dit au sujet des tarifs. Ce qui me semble important ainsi qu'à l'industrie ferroviaire, c'est que VIA Rail, d'après ses états financiers annuels, ne récupère que 30 p. 100 de ses frais par la vente des billets. Par contre, l'industrie du transport par autocar doit recouvrer par ce même moyen 100 p. 100 de ses frais. On comprend ainsi facilement le problème. Si VIA devait, par ses recettes de vente couvrir une plus grande partie de ses frais, il lui faudrait automatiquement augmenter ses prix et ils seraient ainsi comparables à ceux de l'autocar.

Le sénateur Macdonald: Toujours dans cette veine, y a-t-il des parcours, où VIA a discontinué son service, qui sont également desservis par l'autocar?

M. Kearns: Oui, dans mon secteur, il y a le parcours entre Barrie et Toronto. Notre service d'autocar transporte, convenablement je crois, les passagers qui prenaient le train autrefois. Il s'agit d'un service horaire de Barrie à Toronto.

Le sénateur Muir: Je ne crois pas vous avoir déjà rencontré, monsieur Thompson, mais je sais, par ce que j'ai lu sur vous, que vous possédez quelques années d'expérience dans ce secteur d'affaires. A votre connaissance, vos autocars ont-ils déjà refusé des clients? Il n'y a pas, c'est entendu, de plateformes pour les laisser en plan.

M. Thompson: Je crois que cela ne s'est jamais produit. Parfois, des clients doivent voyager debout. Mais dans les autocars qui partent de Sydney ou de Halifax, tout le monde est assis. Nous ajouterons une voiture, si un passager n'a pas de place pour s'asseoir. Il nous est arrivé de quitter le terminus d'Halifax avec deux ou trois autocars complets et un quatrième où il n'y avait qu'un seul passager. Le service limité vers Sydney dure 5½ heures et pourtant, nous avons ajouté un autocar pour un seul passager.

Le sénateur Muir: Il n'est pas question de flatter Acadia Lines. Un jour, j'ai transporté des gens à Bras d'Or, lors du retour des étudiants universitaires. Je n'utilisais pas d'autocar ce jour-là, mais j'ai cru bon de me rendre à la station une heure à l'avance pour que mon passager ait un siège. J'ai vu que trois autocar d'Acadia Lines attendaient déjà. Comment vous préparez-vous à de telles éventualités?

J'ai posé la même question aux gens de VIA Rail. Ils m'ont répondu qu'ils ignoraient à quel moment il y aurait afflux de voyageurs. Trop souvent les passagers doivent faire la queue et attendre interminablement. Pouvez-vous prévoir ces afflux de clientèle?

M. Thompson: C'est à dire, sénateur, que notre entreprise étant modeste, nous comptons sur notre expérience pour prévoir un peu où le trafic sera dense.

[*Text*]

I think that, on the day you mentioned, on our two limited trips out of Sydney we had 19 buses running by the time we got to Halifax. We have to manage our business through experience; we do not have a computer system or anything else like that. We are not large enough for that sort of thing.

Senator Muir: On page 4 of his statement, Mr. Stewart was talking about pricing issues, more co-operation and so on. Are you speaking, sir, of a proposal whereby the buses would work in conjunction with VIA Rail on ticketing, scheduling and so on?

Mr. Stewart: In Ontario, the provincial government is keen to introduce co-operation between the rail and bus modes of transportation. However, the concern of the bus industry is that it would be the pawn in the game and would be emasculated to the benefit of VIA Rail. As long as there is this price differential, the buses cannot in any way compete with VIA Rail because we just expose ourselves.

As Mr. Kearns mentioned, VIA Rail abandoned services recently in our area. There was a far superior bus service there at the time—an hourly service. While the passengers were definitely historically and nostalgically connected with the trains, after the trains had been gone for a couple of months they realized that they had a far better service—an improvement in running time from origin to destination—and the traffic moved over. It is the curtailment of some of these inefficient services that have been supported by the taxpayer that provides room for co-operation between the various modes of transportation.

Our company has a relationship with VIA Rail now whereby it interchanges tickets on certain routes where the rail services are infrequent, and there is tremendous potential in this area for better co-operation. There is no doubt about that.

Senator Muir: What is Amtrak doing about this? You are back and forth exchanging ideas and so on with Amtrak and with the bus lines in the United States?

Mr. Stewart: I, personally, have not had any direct discussions with Amtrak. Amtrak in the United States is operating on a fixed policy of return with its government. It has constraints imposed upon it as far as budgeting is concerned. The same does not apply to VIA Rail in Canada. Similar to what we propose in our brief, while not identical, Amtrak has certain guidelines that it must attain to get its funding for subsequent years. Therefore, the bus industry in the States does work with Amtrak in certain areas, there is no doubt about it, on a co-operative and on an intermodal basis.

Senator Riley: Mr. Thompson, VIA advertises, in its colourful brochure, a seven-day tour of the maritime provinces. That tour consists of overnight rail service on the *Ocean Limited* from Montreal to Halifax. A passenger then travels by bus to Diby, to Saint John, through New Brunswick over to Prince Edward Island, coming back to Nova Scotia, going through Cape Breton, returning to Halifax and, from there, to Montreal on the *Ocean Limited*. Apart from that return trip to Montreal, buses handle those passengers. Does Acadian handle any of them?

[*Traduction*]

Le jour auquel vous faites allusion, pour les deux voyages limités en partance de Sydney, nous avions sur la route 19 véhicules, avant même que le premier n'arrive à destination, Halifax. Il nous faut administrer notre affaire en nous servant de notre expérience; nous ne possédons pas de système informatisé ou d'instrument de ce genre. Notre entreprise n'est pas assez grande pour cela.

Le sénateur Muir: À la page 4 de sa déclaration, M. Stewart parlait de tarification, d'une plus grande collaboration et ainsi de suite. Proposiez-vous alors, monsieur, que l'autocar collabore avec VIA Rail sur la tarification, les horaires, et autres?

M. Stewart: En Ontario, le gouvernement provincial souhaite vivement que le rail et l'autobus collaborent. Mais l'industrie du transport par autocar craint d'être mise en échec et affaiblie au bénéfice de VIA rail. Tant qu'il y aura cette différence de prix, l'autocar est tout à fait incapable de concurrencer VIA Rail, parce qu'il ne fait que s'exposer à la ruine.

Comme M. Kearns l'a dit, VIA Rail a récemment abandonné des parcours dans notre région, Il existait alors un service horaire d'autocar bien supérieur. Les passagers étaient nettement en faveur du train, traditionnellement et sentimentalement, et pourtant, quelque deux mois après la suppression du train, les passagers se sont rendu compte qu'ils avaient un bien meilleur service—que les horaires étaient mieux respectés et que le transport des passagers était accéléré. C'est précisément la suppression de ces services inefficaces, subventionnés par le contribuable, qui laisse le champ d'une collaboration entre les différents moyens de transport.

Notre société collabore présentement avec VIA Rail par l'échange de billets sur certains trajets où le service ferroviaire n'est pas assez fréquent et il existe une foule d'autres occasions de collaborer. Il n'y a à ce sujet aucun doute.

Le sénateur Muir: Et que fait Amtrak? Vous entretenez-vous souvent à ce sujet avec Amtrak et les sociétés de transport américaines autocar?

M. Stewart: Personnellement, je n'en ai pas parlé avec Amtrak qui paie le gouvernement américain une redevance fixe. Sa budgétisation est limitée jusqu'à un certain point. Il n'en n'est pas de même de VIA Rail au Canada. Amtrak est régie par certains principes directeurs, un peu comme ceux que nous proposons dans notre mémoire, qu'elle doit respecter pour obtenir un financement les années suivantes. Il est donc indiscutable que l'industrie de transport par autocar collabore aux États-Unis avec Amtrak.

Le sénateur Riley: M. Thompson, VIA annonce dans son attrayante brochure une excursion de sept jours dans les provinces Maritimes. Ce tour comprend un voyage sur le *Ocean Limited* de Montréal à Halifax. Le passager se rend ensuite par autocar à Digby, puis à Saint-Jean, traverse le Nouveau-Brunswick pour atteindre l'Île-du-Prince-Édouard, revient en Nouvelle-Écosse, passe par le Cap-Breton, atteint Halifax d'où il repart pour Montréal sur le *Ocean Limited*. Mis à part le parcours aller-retour Montréal-Halifax, les passagers voyagent

[*Text*]

Mr. Thompson: Acadian Lines has been involved in handling that traffic on those tours, although not totally because we do not have the equipment, at times, to cover all of the traffic. We have, however, co-operated with VIA. We and the railways—VIA, and, prior to that, the CN and CP—have co-operated very well over the years. Frankly, when the *Ocean Limited* is late coming into Truro and misses the connection going through to Cape Breton, we have covered them with buses. We carry a lot of VIA Rail passengers on VIA Rail tickets out of Truro when the train is late. I think there is co-operation, not only in Nova Scotia but elsewhere, between rail, bus and airlines.

Senator Riley: On that advertised seven-day tour, VIA only carries passengers for a maximum of two overnight trips?

Mr. Thompson: Yes.

Senator Riley: Otherwise, the passengers travel entirely by bus right around the maritimes?

Mr. Thompson: Yes.

Senator Riley: Do you have to give them a special rate for that?

Mr. Thompson: No. As far as Acadian Lines is concerned, the rate we use is the tariff rate that has been approved by the Motor Carrier Board of the province. There are no discounts.

Senator Riley: Do you have charter rates approved by the board?

Mr. Thompson: Yes, charter rates, passenger rats and partial express rates which are reviewed and approved by the Motor Carrier Board of the province are the rates that the CN pays, or that John Doe, who wants to charter a bus, has to pay in any particular area.

Senator Riley: Out of a seven-day tour that is promoted, advertised and sold by VIA, buses—whether they be from Acadian Lines or from other companies—get five days out of the seven?

Mr. Thompson: Yes.

The Chairman: Honourable senators, we do have the other group of witnesses waiting to make its presentation. It is my pleasure, on behalf of the committee, Mr. Kearns, to than you and your colleagues for your enlightening presentations and answers to the questions posed by members of the committee.

Mr. Kearns: Thank you for the opportunity, Mr. Chairman. We appreciate very much the interested questioning by the committee members.

The Chairman: We will now hear from Transport 2000.

M. Guay Chartrand, président national, Transport 2000: Je vous remercie, honorables sénateurs, de nous permettre de vous exprimer nos points de vue sur les services ferroviaires de voyageurs au Canada.

[*Traduction*]

en autocar. La société Acadian transporte-t-elle une partie de ces voyageurs?

M. Thompson: Acadian Lines s'est chargée du transport des passagers pour ces tours, car le nombre de cars que nous possédons ne suffisent pas à transporter le nombre élevé de passagers qui se présentent parfois. Nous avons toutefois collaboré avec VIA. Au fil des ans, nous avons étroitement collaboré avec les chemins de fer—VIA, et avant VIA, le CN et le CP. A vrai dire, lorsque le *Ocean Limited* arrive en retard à Truro et rate la correspondance pour le Cap Breton, VIA Rail a parfois utilisé nos autocars. Nous transportons beaucoup de passagers de VIA Rail lorsque le train arrive en retard à Truro. Je crois que cette collaboration entre le Rail, l'autobus et l'avion existe aussi ailleurs, en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Riley: Pour cette excursion de sept jours que vous annoncez, VIA transporte les passagers seulement pour deux nuits ou plus?

M. Thompson: Oui.

Le sénateur Riley: Les passagers font tout le reste du voyage dans les Maritimes en autocar?

M. Thompson: Oui.

Le sénateur Riley: Vous faut-il leur accorder un tarif spécial à cet effet?

M. Thompson: Non. Acadian Lines utilise le tarif qui a été approuvé par la Motor Carrier Board de la province. Aucune réduction n'est accordée.

Le sénateur Riley: Avez-vous des tarifs de transport nolisé approuvés par la Commission?

M. Thompson: Oui, des tarifs de transport nolisé, des tarifs passagers et des tarifs express, qui sont revenus et approuvés par la Motor Carrier Board de la province. Ce sont les tarifs que le CN doit payer ou que le client qui nolise un autocar doit payer.

Le sénateur Riley: Les autocars—de l'Acadian Lines ou d'une autre société—font donc les frais de cinq des sept journées de ce tour, annoncé et vendu par VIA?

M. Thompson: Oui.

Le président: Honorables sénateurs, d'autres groupes de témoins attendent pour faire leur exposé. Je suis donc heureux au nom du Comité, de remercier, M. Kearns ainsi que ses collègues, pour le mémoire informatif qu'ils nous ont présenté et pour les questions intéressantes qu'il a suscitées chez les membres de notre Comité.

M. Kearns: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, de cette occasion que vous m'avez fournie de présenter mon mémoire et j'apprécie beaucoup l'intérêt que les membres du Comité ont manifesté par les questions qu'ils ont posées.

Le président: Nous entendrons maintenant les représentants de Transport 2000.

Mr. Guy Chartrand, National President, Transport 2000: Thank you, Honourable Senators, for allowing us to come and present our views on passenger rail service in Canada.

[*Text*]

C'est notre deuxième présentation devant ce comité. Je me rappelle bien notre première présentation du 26 novembre 1981. Depuis, nous avons suivi avec intérêt les délibérations de votre comité; nous avons trouvé très intéressants les différents points de vue exprimés lors de ces délibérations.

Nous avons également pris connaissance avec grand intérêt du contenu du rapport provisoire en date du 6 juillet 1982. Les 12 recommandations que vous y faites sont très pertinentes. Nous souhaitons que ces recommandations seront suivies à la lettre par le gouvernement.

Nous avons pris bonne note, en page 3 de votre rapport, que vous considérez que le genre de réduction du service comme celle du 15 novembre 1981, a été une réaction malheureuse et improvisée qui aura des conséquences néfastes à long terme sur le réseau ferroviaire de transport de voyageurs.

Pendant que l'on revient sur ces tristes coupures de 1981, je remarque que tous ceux qui les ont dénoncées ne devaient pas avoir aussi tort que le ministre des Transports d'alors et la direction de VIA Rail voulaient bien le laisser entendre à ce moment-là. Le ministre actuel remettra en service ce que son prédécesseur avait si facilement éliminé. Je pense ici, évidemment, au train qui reliera Winnipeg à Melville, Edmonton à Prince Rupert, à partir du 3 juin prochain et du service Edmundston-Moncton, qui reprendra le service en septembre prochain, on l'espère bien.

Quand à nous, nous espérons que ces remises en service ne s'arrêteront pas là. Depuis un certain temps, Transport 2000, le Conseil régional de développement de l'Estrie et la Coalition for improved rail service de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, travaillent ensemble en vue de la remise en service du train *Atlantique*.

Au Québec, nous avons reçu l'appui d'un grand nombre d'intervenants. Je dépose auprès du greffier comme preuve, un certain nombre d'appuis que nous avons reçus, mais ce ne sont que ceux du Québec que je vous présente. D'autres appuis nous sont également venus des Maritimes. Pour nous, c'est vraiment encourageant de voir l'enthousiasme que cette campagne a suscité. Demain soir, ici même, des représentants de la Coalition for improved passenger service de Saint-Jean comparaîtront devant votre comité. Ils auront l'occasion de vous entretenir davantage sur le projet de remise en service du train *Atlantique*.

Nous sommes convaincus qu'il est possible d'avoir un service adéquat, tant pour les régions présentement desservies par le train *Ocean*, que pour les régions qui seraient à nouveau desservies par le train *Atlantique*. D'après nous, il est encore temps de réparer les erreurs du passé.

J'aimerais vous entretenir sur la qualité parfois douteuse des services de VIA Rail. A vrai dire, il ne se passe pas une semaine, durant certaines périodes, une journée, sans que nous recevions des plaintes des usagers découragés devant l'ampleur des problèmes qu'ils ont eu à vivre lorsqu'ils voyageaient à bord des trains.

J'aimerais vous parler brièvement de la période des Fêtes dernière. Il est presque incroyable, après sept années d'existence, que VIA Rail ne réussisse pas à offrir un service de meilleure qualité.

[*Traduction*]

This is our second presentation to this Committee. I remember very clearly our first presentation on Novembver 26, 1981. Since then we have been following the Committee's deliberations with a great deal of interest: the various viewpoints expressed during the deliberations have been most interesting.

We also studied the interim report of July 6, 1982, with great interest. The 12 recommendations you made in it are highly relevant and we hope the government follows them to the letter.

We noted on page 3 of your report that you regard the kind of reduction in service that occurred on November 15, 1981, as an ill-considered and regrettable reaction that over the long term will have negative consequences on the passenger rail network.

While we're on the subject of those deplorable cuts in 1981, I would like to remark that the people who denounced them could not have been as wrong as the Minister of Transport at the time and the executive of VIA Rail would have had us believe. The current Minister will be bringing back the services that his predecessor so blithely eliminated. Obviously I'm referring here to the train between Winnipeg and Melville, and Edmonton and Prince Rupert, which will start up on June 3, and to the service between Edmundston and Moncton, which with any luck will be back on the tracks next September.

For our part we hope that this restoration of services won't stop there. For some time now Transport 2000, the Conseil régionale de développement de l'Estrie *the Eastern Townships regional development board* and the Coalition for Improved Rail Service (based in St John, New Brunswick), have been working together to get the *Atlantic* back in service.

Our support in Quebec is very broadly based. To back up this claim, I am putting here next to the Clerk some of the expressions of support we have received—these are just the ones from Quebec. We have received a lot from the Maritimes as well. It's really encouraging for us to see the enthusiasm that our campaign has aroused. Tomorrow evening representatives of the Coalition for Improved Rail Passenger Service, from St John, New Brunswick, will be appearing before your Committee. They will have the opportunity to discuss further with you the proposed revival of the *Atlantic*.

We are convinced that it is possible to have adequate service, both for the regions that are currently being served by the *Ocean* and for those that would be served once again by the *Atlantic*. In our view, there is still time to repair the mistakes of the past.

I would like to talk about the sometimes doubtful quality of VIA Rail's services. As a matter of fact, not a week goes by, and during certain periods not a day, when we don't get complaints from passengers who are discouraged by the extent of the problems they have to cope with when they travel by train.

I would like to talk briefly about last Christmas. It's almost incredible that after seven years of existence, VIA Rail can't offer a better service.

[*Text*]

Nous avons demandé à la Commission canadienne des transports de faire enquête sur les services de VIA Rail durant le temps des Fêtes. Nous aimerions connaître les raisons pour lesquelles les trains ne parvenaient même pas à quitter leur point d'origine avec un minimum de régularité. Par exemple, entre le 15 décembre et le 16 décembre 1983, seulement trois trains sur un total de 24 ont quitté la Gare Centrale de Montréal à l'heure prévue, vers les Maritimes ou Gaspé.

Naturellement, aucun train en provenance des Maritimes et de la Gaspésie n'est arrivé à Montréal à l'heure prévue. Souvent ce fut des retards de plusieurs heures et parfois même des dizaines d'heures.

Nous avons été témoins de voyageurs qui ont dû attendre des heures de temps dans les gares sans savoir à quelle heure le train arriverait. Des passagers ont voyagé dans des conditions inconfortables, sur les circuits Montréal-Chicoutimi et Montréal-Senneterre, entre autres.

Nous avons été témoins de scènes vraiment disgracieuses. Des gens ont pris la peine de nous écrire à ce sujet. Les journaux étaient pleins de récits durant le mois de janvier.

Il me semble que ce n'est pas trop demander que les voyageurs qui paient chèrement leur billet, qui paient via leurs impôts pour les services voyageurs, puissent compter sur un service un peu plus acceptable. Ce qu'il y a de plus choquant, c'est que ces situations se produisent sur des circuits où le service a été réduit de sept jours par semaine à trois jours.

Je vais garder mes autres commentaires pour les enquêteurs de la Commission canadienne des transports que j'aurai l'occasion de rencontrer bientôt. Ces questions de difficultés de VIA Rail durant la période des Fêtes m'amènent à vous parler de l'équipement de VIA Rail et de la mise à la ferraille d'un grand nombre de voitures.

Nous savons que VIA Rail a mis à la ferraille 325 wagons, dits désuets, depuis quelques années. VIA Rail a mis à la ferraille tant de wagons qu'ils n'ont plus de réserve satisfaisante pour faire face aux périodes de pointe. Je crains beaucoup que des milliers de voyageurs potentiels demeurent sur le quai de la gare ou soient refusés dans le mois à venir. Il y aura une très forte demande pour la visite des grands voiliers à Québec en juin prochain et lors de la visite du pape en septembre. Il nous semble que davantage de voitures auraient dû être gardées en réserve pour les périodes de pointe, surtout si l'on tient compte de toutes les difficultés qu'ont eu à rencontrer les trains LRC depuis leur mise en service.

La seule raison que VIA Rail a apportée pour avoir envoyé tant de voitures à la ferraille et ne pas avoir gardé une réserve suffisante, c'est que les compagnies de chemin de fer CN et CP chargeaient trop cher à VIA Rail pour garder cet équipement en réserve.

VIA Rail me donne l'impression d'être comme un patient malade qui attend un remède ou une potion magique qui pourra le guérir. Le nombre de voyageurs a encore diminué en 1983, cette fois d'un peu plus d'un demi million de voyageurs. Pas surprenant avec les coupures de services qui ont eu lieu il y a deux ans!

J'espère que la remise en service des trains Winnipeg-Edmonton et Moncton-Edmundston, pourra faire augmenter le

[*Traduction*]

We have asked the Canadian Transport Commission to investigate VIA Rail's services during the Christmas holiday period. We wanted to know why the trains can't even manage to leave their point of origin with minimal regularity. For example, on December 15 through 16, only three trains out of 24 bound for the Maritimes or the Gaspé succeeded in leaving Montreal's Central Station on time.

Naturally not a single train from the Maritimes or the Gaspé arrived in Montreal on time. Often they were several hours—occasionally even ten hours—late.

We know of passengers who had to wait for hours at the station without knowing what time the train would arrive, who had to travel in uncomfortable conditions, on the Montreal-Chicoutimi and Montreal-Senneterre runs among others.

We have seen some really disgraceful things. People have taken the trouble to write to us about them. In January the newspapers were full of stories.

It seems to me that it isn't too much to ask that travellers who have paid a lot of money for a ticket, and who pay taxes to support rail service, should be able to count on slightly more acceptable service. The most outrageous thing is that these situations occur on routes where service has been reduced from seven days a week to three.

I'm going to keep my other comments for the Canadian Transport Commission, which I shall be appearing before shortly. The question VIA Rail's problems during the Christmas holiday period leads into the question of VIA Rail's rolling stock and the scrapping of a large number of cars.

We know that VIA Rail has scrapped 325 cars over the past few years, on the grounds they were too old for further service. So many have been scrapped that VIA no longer has an adequate reserve to draw on during peak periods. I am very much afraid that thousands of potential passengers will be left sitting on the platform or refused service in the coming months. Demand will increase considerably while the Tall Ships are visiting Quebec next June and during the Pope's visit in September. It seems to us that more cars should have been kept in reserve for peak periods, especially considering all the problems that the LRC trains have been running into since they were put into service.

The only reason VIA gave for scrapping so many cars and not keeping an adequate reserve was that CN and CP were charging VIA too much for keeping the stock in reserve.

VIA Rail reminds me of a patient who is waiting for a magic potion to make him all better. The number of passengers declined again in 1983, this time by about half a million. That's hardly surprising with the cuts in service we had two years ago!

I hope that restoring service between Winnipeg and Edmonton, and Moncton and Edmundston, will increase the number

[*Text*]

nombre de voyageurs, même si d'autres services pourraient être abolis, tel que préconisé par VIA Rail, entre Halifax et Sidney, la portion Port Hawkesbury et Sidney. Aussi, VIA Rail aimerait bien voir disparaître le train de nuit Ottawa-Toronto.

On espère que le groupe de travail sur la remise en service du train Edmonton-Vancouver, dont nous faisons partie, donnera des résultats positifs.

Nous attendons patiemment une amélioration de la durée du parcours du train Montréal-Vancouver, le *Transcontinental*. Depuis des années, on nous promet que la durée du parcours maintenant de 85 heures sera réduite à environ 70, 72 heures. Mes espérances commencent à diminuer avec les années.

Mes collègues vous entretiendront sur d'autres aspects des services de VIA Rail. Personnellement, je souhaite une réforme en profondeur de la société VIA Rail, une vraie réforme institutionnelle, financière et, encore une fois, administrative.

Lors d'un stage qu'une quinzaine de membres de Transport 2000 ont effectué en France en avril 1983, nous avons eu l'occasion de rencontrer les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français, la SNCF et du ministère des Transports de France. Nous avons non seulement eu l'occasion de constater l'immense succès du train TGV, mais également l'occasion de constater les effets bénéfiques de la réforme de la SNCF; la SNCF a, soit dit en passant, un représentant des usagers sur le conseil d'administration.

Avant de céder la parole à mon collègue M. Vincent, je tiens à informer les honorables sénateurs que notre organisme a tenu une étude avec des experts, il y a deux ans, sur les coûts réels de l'automobile versus le transport en commun pour la province de Québec. Je parle ici des coûts du transport en commun, soit des subventions aux commissions de transports, soit des subventions à l'essence, soit des coûts engendrés par des accidents d'automobile. Enfin, tous les coûts du transport en commun, versus ceux du transport privé.

Nous avons découvert que le transport en commun est beaucoup moins dispendieux pour l'ensemble de la collectivité du Québec que le transport automobile. La différence est de 3.2 fois; c'est-à-dire que le transport automobile coûte 3.2 fois de plus à l'ensemble de la collectivité québécoise que le transport en commun.

Dès demain, il me fera plaisir de faire parvenir à monsieur le greffier une copie de cette étude.

Je cède la parole à M. Vincent.

Mr. N. Vincent, Executive Director, Transport 2000: Mr. Chairman, senators, it is a pleasure to be here. I would like first to talk particularly about some aspects of VIA Rail and then go on to the broader policy aspects. Some of the questions brought forward by the representatives of the bus industry this evening were very helpful, and I can feel a great deal of sympathy for some of the challenge they are facing. Indeed, I did anticipate some of the questions that will probably be brought up and I will be looking at some of the background that has caused such concern to my organization, to people in the bus industry and to consumers and those who would like to see established transportation priorities.

[*Traduction*]

of passengers, even if other services may be abolished—for example, VIA is talking about taking off the Port Hawkesbury-Sydney portion of the Halifax-Sydney run, and the night train between Ottawa and Toronto.

We hope that the task force on the restoration of service between Edmonton and Vancouver, which we are part of, will bring about positive results.

We are waiting patiently for an improvement in the *Transcontinental*'s Montreal-Vancouver time. For years people have been promising that the current time of 85 hours would be reduced to 70 or 72. My optimism is beginning to wear a little thin.

My colleagues will be speaking to you about other aspects of VIA Rail's services. Personally I would like to see an in-depth reform of VIA Rail, a genuine structural, financial and—once again—administrative reform.

When some fifteen of Transport 2000's members went on a fact-finding trip to France in April, 1983, we had an opportunity to meet top officials of France's Société nationale des chemins de fer *national railway corporation*, or SNCF, and of the French Ministry of Transport. We saw not only what a tremendous success their TGV or high-speed train is but also the positive effects of reforming the SNCF, which has, I might add, a passenger representative on the Board of Directors.

Before yielding the floor to my colleague Mr. Vincent, I would like to inform the Honourable Senators that two years ago our organization carried out a study, using experts, on the real costs of the automobile versus public transit in the Province of Quebec. I'm speaking here of the costs of public transit, that is, grants to transit authorities, fuel subsidies, costs related to automobile accidents. That is, all the costs of public transit versus those of private transportation.

We found that public transit is much less costly for Quebeckers in general than private transportation. The differential is 3.2, that is, automobile transportation costs the community 3.2 times as much as public transit does.

I will be glad to send the Clerk a copy of that report tomorrow.

I yield the floor to Mr. Vincent.

M. N. Vincent, directeur général, Transport 2000: Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis heureux d'être parmi vous aujourd'hui. J'aimerais d'abord vous entretenir tout particulièrement de certains aspects de VIA Rail, pour ensuite aborder les éléments généraux de sa politique. Quelques-unes des questions soulevées ce soir par les représentants du transport par autocar ont été très utiles et je dois dire que je comprends très bien plusieurs des défis qu'ils doivent relever. En fait, j'ai prévu certaines des questions qui viendront probablement sur le tapis et j'aimerais revoir un peu les événements qui ont tant préoccupé mon organisme, les représentants du transport par autocar, les consommateurs, de même que ceux

[*Text*]

There is one fundamental fact: when there is not a blanket transportation policy, there are many unknowns. We have found that bureaucrats in Ottawa tend to forget, when they make or unmake transportation policy, that they are literally playing God with the nation, they are affecting the way that the nation relates to itself, the way people travel between communities and they are affecting, for a minority of Canadians, the fact of their being able to travel at all. Therefore, whether they do something that is harmful to the bus industry or to the rail passenger industry or to other forms of linking the communities, they are having an effect that comes right down to the heart and sould of the way this nation is settled. Therefore, I think that that is a primary item.

I have notices over the years in Ottawa that in inter-departmental fighting, very often this fundamental aspect is lost. One of the reasons that I have respected the bus industry a great deal—and I bring this into this context—is that it is a very lean industry; it is very operations-oriented and has to pay very close attention to the immediate impacts of its operations on communities. Of course it is looking for a profit, but it has a very good on-the-ground awareness.

We have been very critical of VIA Rail, and my colleague Mr. Chartrand has just been critical again, with good justification. One of the reasons for this criticism is that VIA does not have this on-the-ground awareness of how to exploit its market or of the impacts of its manoeuvres or cuts on Canadians.

I would like to track through a bit of history, relevant to what is being discussed today. In the 1970s, there were some anomalies which affected the outcome for the bus industry and for the rail passenger industry, when I say "industry", in a sense I am talking mainly about carriers. In Transport Canada and in two or three other relevant departments in Ottawa, there were many civil servants who were not at all sympathetic to the rail passenger train throughout the 1970s. They were, in some senses, sympathetic to the bus for the reasons that the bus industry has given, that it would not be an increased tax item, or whatever.

I am well aware of these facts, because I was involved in energy questions related to this whole matter. I regret to say that their sympathy for the bus was a very fickle one. They saw the bus as a means to get rid of the passenger train. The reason why they saw it as a means to get rid of the passenger train was that they knew the passenger train would eat into the departmental aviation budget or the St. Lawrence Seaway budget or other budgets existing at that time. So while they loved the bus, it was not because it was a bus. That is why, today, there is a fair degree of ignorance in Ottawa and in other areas about the bus. It was talked about a lot and it was pushed a lot, but if it suited them, they could have pushed it over a cliff. Their promotion of the bus was mainly to attack the train. It was a blunt weapon. That is why, today, there is a fair degree of federal confusion and general confusion about

[*Traduction*]

qui souhaitent l'établissement de priorités précises en matière de transport.

Un élément fondamental est celui-ci: lorsque le gouvernement n'établit pas de politique générale en matière de transport, il en résulte de nombreuses inconnues. Nous avons constaté que les bureaucrates d'Ottawa ont tendance à oublier, lorsqu'ils font ou défont les politiques en matière de transport, qu'ils sont maîtres après Dieu, qu'ils influent sur les rapports des Canadiens entre eux, sur leurs déplacements et, pour une minorité de ces Canadiens, sur les possibilités mêmes de se déplacer. Par conséquent, que leurs décisions viennent porter atteinte au transport par autocar, au transport ferroviaire ou à tout autre mode de communication entre les collectivités, elle sont des répercussions directes sur la façon dont ce pays est habité. C'est là un élément premier dont il faut tenir compte.

J'ai constaté au cours des années à Ottawa, que dans les chicanes entre ministères, cet aspect fondamental très souvent n'intervient pas. L'une des raisons pour lesquelles je respecte beaucoup les transporteurs par autocar—et je tiens à en faire état ici-même—c'est qu'ils évitent le gaspillage; leurs opérations sont bien étudiées et ils évaluent très attentivement les répercussions immédiates de leurs décisions sur les collectivités. Bien sûr, ils cherchent aussi à faire un profit, tout en restant très réalistes.

Nous critiquons beaucoup VIA Rail et mon collègue, M. Chartrand, a encore fustigé, à juste titre la société. L'une des raisons, c'est qu'elle ne fait pas preuve de réalisme, ne sait pas comment exploiter ses marchés, et reste insensible aux répercussions de ses manœuvres ou de ses coupures sur les Canadiens.

J'aimerais refaire un peu l'historique de la question à l'étude aujourd'hui. Dans les années 70, certains obstacles se dressaient contre l'industrie du transport par autocar et du transport ferroviaire. Lorsque je parle d'«industrie», je parle surtout des transporteurs. Tout au long de cette décennie, de nombreux fonctionnaires de Transport Canada et de deux ou trois autres ministères intéressés à Ottawa ne favorisaient pas du tout le transport ferroviaire de passagers. A certains égards, ils préféraient plutôt l'autocar pour les raisons que ses représentants vous ont données, à savoir que ce mode de transport ne nécessiterait pas une augmentation des impôts, ou que sais-je.

Je connais très bien les faits parce que je m'intéressais aux questions énergétiques reliées à toute cette affaire. Je regrette de dire que la sympathie qu'ils manifestaient à l'égard du transport par autocar était très superficielle. Pour eux, l'autocar était le moyen de se défaire du train de passagers. Et ils invoquaient pour toute raison que le train de passagers viendrait rogner le budget du transport aérien ou de la voie maritime du Saint-Laurent ou les autres budgets qui existaient à l'époque. C'est donc dire que même s'ils favorisaient l'autocar, ce n'était pas pour cette forme de transport en soi. C'est la raison pour laquelle Ottawa et d'autres ignorent assez la question de ce mode du transport. On en a beaucoup parlé mais s'ils y trouvaient leur intérêt, ils auraient tout simplement fait tomber le couperet. La principale raison pour laquelle ils se disaient favorables à l'autocar, c'était pour casser les reins au service ferroviaire. C'est une arme grossière. Voilà pourquoi

[*Text*]

the bus. Not much is really known about it, outside of the bus industry itself.

Other items and other anomalies came out of this. Again, these bureaucrats—and if it would not get me into more trouble than I can handle at this moment, I would name them.

Senator Muir: Carry on. Name them.

Mr. Vincent: No. My wife would call me stupid, rather than brave, if I did that. There were large sectors of the relevant departments in Transport Canada and so on which, while they had no sympathy for the passenger train, ended up backing the passenger train in the one area where it competed most harshly against the bus, and that is in the corridor. The LRCs were ordered under these administrations, and the only place they can really operate is in direct competition with the only place where the bus really makes money for a couple of the carriers who have described their situation here this evening. Therefore, that is another anomaly and another outcome of this profound ignorance. What I am saying is: Where is the policy and where is the understand?

I would like to go back a moment to Amtrak, which was mentioned here earlier. I have just returned from Washington, which is no great feat. While there, I did try to become updated on this question of Amtrak itself and then, Amtrak and the bus industry. I do not have a broad spectrum nor a deep knowledge on these matters, and I would not mislead you on that. However, I will address something that Mr. Chartrand brought up about VIA Rail. Amtrak has come through a barrier that VIA Rail has not yet come through. This barrier that Amtrak has come through was around 1980 to 1982. If VIA had gone through the same barrier, our discussions would be a lot easier and the bus industry might not find that its headaches had gone away, but it would certainly know much more about what it is dealing with in its own planning in terms of passenger service.

The barrier that Amtrak went through was around 1980, after it fought off an assault from the Reagan administration which was, of course, very keen to cut out Amtrak's funding. Amtrak gained credibility since it was seen as a survivor. Several things coalesced around this. By 1980/81, Amtrak had new equipment and therefore it was not running the most antiquated system in the western industrialized world—which VIA Rail is now running: We have the most antiquated system in the western industrialized world; it is a real museum piece. Of course, the LRCs are changing that, but they are a drop in the bucket.

Amtrak had come through that barrier and actually had modern or genuinely rebuilt equipment. When it was able to demonstrate that it could fight for itself, it then had to answer certain items: Congress mandated Amtrak to start a cost-recovery program of around 50 or 52 per cent. That is, by 1985, all costs had to be recoverd. That was quite a jump from somewhere in the mid-thirties where Amtrak was when it was ordered to make this greater cost recovery against revenues.

[*Traduction*]

une très grande confusion règne aujourd'hui au sujet du transport par autocar. Ce mode de transport est très mal connu, en dehors du secteur même.

D'autres questions et d'autres anomalies ont surgi. Une fois de plus, ces bureaucrates . . . si je ne risquais pas de m'attirer plus d'ennuis que je ne peux absorber maintenant, je donnerais des noms.

Le sénateur Muir: Allez-y, nommez-les.

M. Vincent: Non, ma femme dirait que je suis stupide, plutôt que courageux, si je le faisais. De nombreuses directions de Transport Canada et d'autres ministères, bien qu'elles fussent défavorables au transport ferroviaire de passagers, ont fini par lui accorder leur appui là-même où il faisait là plus forte concurrence à l'autocar, c'est-à-dire dans le corridor. Les trains LRC ont été recommandés à cette époque-là et le seul endroit où on pouvait les exploiter faisait directement concurrence avec le seul corridor où le transport par autocar était véritablement rentable pour un ou deux transporteurs qui nous ont décrit leur situation ce soir. Voilà donc une autre anomalie et un autre résultat de cette vaste ignorance. Je me pose alors la question suivante: a-t-on véritablement une politique de transport et qui comprend ce qui ce passe?

Je voudrais revenir un instant à la société Amtrak dont on a parlé tout à l'heure. Je rentre à peine de Washington, ce qui n'est pas un exploit. J'ai essayé, là-bas, de me renseigner sur la société Amtrak elle-même en ce qui concerne cette société et le transport par autocar. Mes connaissances de la question ne sont pas très vastes et je ne voudrais pas vous induire en erreur. Toutefois, je vais aborder un aspect que M. Chartrand a soulevé à propos de VIA Rail. Amtrak a franchi une barrière que VIA Rail n'a pas encore défoncée. C'est de 1980 à 1982 qu'Amtrak a obtenu ce résultat. Et si VIA Rail avait eu le même succès, nos discussions seraient beaucoup plus faciles. Les maux de tête des représentants du transport par autocar n'auraient pas nécessairement disparu pour autant, mais ces hommes d'affaires auraient su à quoi s'en tenir quant à la planification du service de transport des passagers.

C'est aux environs de 1980 que la société Amtrak a franchi la barrière après s'être défendue contre une attaque du gouvernement Reagan qui, bien sûr, voulait lui couper les vivres. Amtrak s'est assuré une certaines crédibilité du fait qu'elle avait réussi à survivre. Plusieurs conséquences jaillisent de tout cela. En 1980-1981, Amtrak s'est dotée d'un équipement neuf et par conséquent n'offrait plus le matériel roulant le plus vieillot du monde industrialisé, contrairement à VIA Rail aujourd'hui. Nous disposons du système le plus vieux des pays occidentaux industrialisés; c'est une véritable pièce de musée. Bien sûr, les trains LRC viennent changer la situation, mais ils ne sont qu'une goutte d'eau dans l'océan.

Comme je le disais, la société Amtrak est venue à bout de ces difficultés et en réalité s'est dotée d'un équipement moderne ou pratiquement remi à neuf. Lorsqu'elle a fait la preuve qu'elle pouvait se défendre, elle a dû se soumettre à certaines exigences: le Congrès a ordonné à la société d'entreprendre un programme de recouvrement des coûts d'environ 50 à 52 p. 100, c'est à dire qu'en 1985, elle devrait avoir recouvré tous ses frais. Voilà qui sortait Amstrak de la situation du

[*Text*]

Amtrak has achieved this. It has achieved it with modern equipment and with a much closer aptitude to its markets. It also has gained the co-operation of labour on its operating railways, to a much greater degree. Congress now sees it as a long-term proposition. In terms of the bus, the question is, where does this leave the bus and Amtrak, and I will not be drawn into saying that the United States is Canada. It seems that the bus industry, while it does have a lot of criticisms, and certainly the gentlemen here can correct me if I am wrong, but it is the case that the bus industry does see where Amtrak is going and understand what Amtrak's market is. Also, in the United States, the bus industry seems to have other factors working on it which do not apply here. Those factors are one such as air deregulation, which has confused the picture greatly because they are extraordinarily low air fares, which are even lower than some bus fares.

In terms of VIA Rail, it the bus industry were in the same situation, I think it could at least see where VIA was going so that it could do some of its own planning in this regard. Right now, as far as we can see, very low fares may be the order of the day in VIA's future, mainly because of antiquated equipment and because of the types of fallible operations which my colleague has just described. This is the only way you will get people on the trains. I think that the bus industry's advocacy of modernizing VIA Rail makes sense. I realize they place a corollary on this point, that is, the increasing of fares by about 40 per cent. VIA is definitely here to stay whether certain sectors of the Canadian industry like it or not. It has too strong a history of support. Of course, we support both rail passenger service and bus systems. We do not like the idea of supporting one at the cost of the other. We see the bus a a vital element in serving Canadians. We see the rail passenger system as vital in serving the nation as well. That is a nice statement but it does not clarify the problems.

I am saying that this advocacy of modernizing VIA Rail is probably one step toward the alleviating of some of the problems which the bus industry is facing since it could probably charge fares more reflective of its true costs.

The subsidy issue was brought up. My typed notes were typed for this evening so I am being fair—I am not playing "Johnny catch-up" to what was said by the earlier spokesmen. I will not go into the subsidy issue. This is an issue which has been knocked back and forth over the years. Our organization would say, "The bus industry is subsidized by the highway subsidies." The bus industry would come back and say, "We wear the roads very little and we pay our own way." I do not think it would really help the picture at this state to go into

[*Traduction*]

milieu des années 30 où elle se trouvait encore lorsqu'elle s'est vu ordonner de procéder à un tel programme de recouvrement.

Et elle a réussi, grâce à un équipement moderne et en répondant beaucoup plus aux besoins du marché. Elle s'est aussi gagné sur ses lignes, la collaboration de ses employés et le Congrès la considère maintenant comme une entreprise à long terme. En ce qui a trait à l'autocar la question est de savoir où se situe ce mode de transport par rapport à Amtrak et je ne veux pas vous laisser croire que les États-Unis sont pareils au Canada. Il semble que le secteur du transport par autocar, bien qu'il fasse l'objet de nombreuses critiques et l'on peut me corriger si je fais erreur se rend compte où va la société Amtrak et comprend très bien ce qu'est son marché. En outre, les transporteurs américains par autocar semblent avoir d'autres éléments en leur faveur qui n'existent pas encore ici. Mentionnons entre autres la déréglementation du transport aérien qui vient brouiller considérablement les cartes du fait que les tarifs aériens sont exceptionnellement avantageux, parfois même plus avantageux par rapport à certains billets d'autocar.

Quant à Via Rail, si l'industrie du transport par autocar se trouvait dans la même situation, je crois que ses représentants pourraient voir où s'en va la société, ils pourraient procéder à leur propre planification. Actuellement, d'après ce que nous pouvons voir, il se pourrait très bien que Via Rail offre éventuellement des tarifs très bas en raison surtout de ce que son équipement est vieillot et que ses opérations ne sont pas toujours fiables comme le mentionnait tantôt mon collègue. C'est la seule façon dont vous allez réussir à amener les gens à prendre le train. Je crois que lorsque les représentants du transport par autocar soutiennent qu'il faut moderniser Via rail, ils sont très sensés. Je constate qu'ils voient dans cette théorie un corollaire dont nous ne discuterons pas ici, mais dont on pourrait parler à un moment donné, c'est-à-dire l'augmentation des tarifs d'environ 40 p. 100. Il ne fait aucun doute que la société Via Rail est ici pour y rester, que cela plaise ou non à certains secteurs de l'industrie canadienne. Via rail a toujours eu trop d'appui dans le passé. Bien sûr, nous appuyons les deux modes de transport, ferroviaire et par autocar. Loin de nous l'idée de favoriser un réseau au détriment de l'autre. Nous considérons que l'autocar est un élément vital au service des Canadiens. Nous considérons aussi le système ferroviaire de transport de passagers comme étant vital pour la nation. Ce sont là de belles déclarations qui toutefois ne règlent rien.

Je pense que ce projet de modernisation proposé de VIA Rail est probablement un pas dans la bonne direction pour régler certains des problèmes auxquels fait face l'industrie du transport par autocar puisque cela pourrait lui permettre de réaménager ses tarifs de façon à ce qu'ils reflètent davantage les coûts véritables.

La question des subventions a été soulevée. Mes notes ont été dactylographiées pour ce soir, je veux donc être juste, je ne veux pas reprendre les propos de l'intervenant qui m'a précédé. Je ne veux pas aborder la question des subventions. C'est là un sujet qui est débattu depuis des années. Nous soutenons que l'industrie du transport par autocar profite des subventions qui sont accordées pour les autoroutes. Quand à ces derniers, ils rétorquent en disant qu'ils usent très peu les routes et qu'ils paient eux aussi leurs impôts. Je ne crois pas que des argu-

[*Text*]

this matter because VIA Rail is here to stay. I certainly hope the bus industry is also here to stay.

We appeared before a Senate Committee about two and a half years ago. I could be corrected with respect to the length of time but that is approximately right. A great deal has evolved since then. With respect to VIA Rail we are not so sure how much has evolved; yet in other areas a great deal has evolved. There are possibilities of deregulation in the aviation industry. I cannot speak about the bus industry since it is controlled by provincial prerogatives. There are factors on the horizon which may have a profound impact on the whole transportation pricing area. If the air industry is to be deregulated at all, and if that measure has anything approaching the impact of the deregulation in the United States, then not only the rail passenger industry but the bus industry will have to reexamine the types of market they serve. Operators such as People's Express in the United States have undercut both the rail passenger service and the bus transportation service on such corridors as Buffalo-New York. This does not necessarily sound the death knell at all. It just means that the infrastructure is changing.

The energy question should not be forgotten. If there were to be a global, prolonged cutoff under the OECD distribution arrangements, then we could certainly find price reflecting lack of supply—that is to say, much higher prices.

We should not forget about public sector response. I still wonder why rail passenger trains and the bus services account for such a snall minority in the marketplace with respect to inter-city travel. At the best, they are both fine modes of transportation. I really cannot understand why these modes of transportation only account for less than ten per cent of inter-city passenger traffic. I just do not understand why that is the case.

We see VIA Rail as being very much in a defensive frame of mind. It has run into a great many problems, some not of its own making. However, we think it could certainly have overcome some of its problems. We wish to see it make decisions. I refer to a grey-coloured report which I believe has been distributed to senators. This report gives an idea of why we say we wish it would make decisions. This particular report is one which we put out in the last few months. It deals with re-equipping VIA Rail on trans-continental trains. It is an economic study. We feel that VIA must make decisions soon. It is an entrepreneurial organization—or at least it has to act like one. It has to re-equip and modernize its operations. If it does not do this, then it will be around charging lower fares and certainly harming the bus carriers. At the same time, it will be providing a very inadequate service in its own right.

Inter-modalism has been addressed one way or another before the committee. No one in our organization is an advo-

[*Traduction*]

ments de ce genre arrangeraient les choses à ce stade-ci parce que VIA Rail est ici pour y rester. J'espère simplement qu'il en sera de même pour l'industrie du transport par autocar.

Nous avons comparu devant un comité sénatorial il y a environ 2 ans et demi. Si je me trompe peut-être sur la date corrigez-moi, mais je ne le pense pas. Les choses ont beaucoup évolué depuis. En ce qui a trait à VIA Rail, nous ne sommes pas aussi certains de son évolution, pourtant dans certains secteurs, beaucoup de choses ont changé. On parle de la possibilité de la déréglementation du transport aérien. Je ne peux parler du transport par autocar qui est un domaine de compétence provinciale. Il y a à l'horizon certains facteurs qui pointent et qui risquent d'influer considérablement sur tout le système de fixation des prix dans le domaine du transport. Si le transport aérien est jamais déréglementé, et si les effets d'une telle mesure se comparent le moindrement à ceux de la déréglementation aux États-Unis, alors non seulement l'industrie du transport ferroviaire mais aussi celle du transport par autocar devront réexaminer les types de marchés qu'ils désservent. Des transporteurs comme People's Express aux États-Unis ont fait beaucoup de tort à ces deux modes de transport dans les corridors comme celui de Buffalo-New York. Cela ne sonne pas nécessairement le glas pour eux. Cela veut simplement dire que l'infrastructure est en voie de changer.

Il ne faut pas non plus oublier la question de l'énergie. Si jamais on assistait à une interruption prolongée du programme de distribution de l'OCSE dans le monde entier, les tarifs de transport refléteraient certaineent l'absence d'approvisionnement, c'est-à-dire que l'on devrait payer davantage.

Nous ne devons pas non plus négliger la réaction du secteur public. Je me demande toujours pourquoi les trains de passagers et les services de transport par autocar représentent toujours un faible pourcentage sur le marché en ce qui a trait aux déplacements interurbains. Il s'agit au mieux, de deux modes de transport fort intéressants. Je n'arrive vraiment pas à comprendre pourquoi ces modes de transport représentent toujours moins de dix pour cent des déplacements interurbains. Je ne comprends tout simplement pas pourquoi.

Nous considérons que la société VIA Rail est très défensive. Elle a connu beaucoup de problèmes, dont certains échappaient à son contrôle. Cependant, nous croyons qu'elle aurait certainement pu en régler quelques-uns. Nous aimerions qu'elle prenne des décisions. Je vous renvoie ici à un rapport gris qui, je crois, a été remis aux sénateurs. Ce rapport vous donne une idée des raisons pour lesquelles nous voulons qu'elle prenne des décisions. Ce rapport précis a été rédigé au cours des derniers mois. Il porte sur l'achat d'équipement nouveau pour les trains transcontinentaux de VIA Rail. Il s'agit d'une étude économique. Nous estimons que la société VIA Rail devra prendre des décisions très bientôt. C'est une organisation d'entreprise, ou à tout le moins, elle doit agir comme telle. Elle doit se rééquiper et moderniser ses opérations. Sinon, elle en viendra à réduire ses tarifs moins élevés et, ce faisant, faire du tort aux transporteurs par autocar tout en offrant un service très inadéquat.

La question du transport intermodal a été soulevée sous diverses facettes devant le Comité. Personne chez nous n'est

[*Text*]

cate of inter-modal linkages. We are distressed that matters have moved so slowly in this regard, but we certainly would not point the finger at the bus industry. One question which has been asked is: Will Via Rail be at the station in two years if a bus moves into it? We feel that if inter-modalism worked then it would be a boon to Canadians. When we say "work" we mean we want to see it work in a way in which the bus industry will not be torpedoed out of the industry by losing its passengers to the passenger train service. We would like to see a situation wherein both bus and train carriers would be in a healthy condition. Our ultimate concern is the consumer. We do not hold any belief with respect to socialized or privatized industry. We are looking at delivery provided through an efficient system at the right price for Canadians. We certainly see aspects of this with regard to the bus industry in the form of its equipment. I believe Mr. Thompson of Acadian Lines said they did not have computers for their buses, but they do have modern buses. On the other hand, VIA Rail has computers but it is operating equipment which was designed for the 1930s. I would certainly take the former in terms of reliability. It is lovely to have computers, but what is important is what is happening at the other end.

We do not have a priorized national transportation policy. I think there should be a policy which would look down the road a bit and which would say with respect to deregulation of second or third tier air carriers. "Let us perform a study with respect to the passenger market, related to other modes of transportation as well." The energy aspect should not be forgotten. I think very good studies could be done with respect to why bus and rail do not have a larger share of the public pie now. After all, they are such fine modes of transportation.

To conclude, I would like to say there is a large sector of the population, that is, the aging sector, the disabled sector and all these other people who are young or of modest incomes and make up a ready market for the modes I have been discussing. We then must consider the factors of safety, reliability, comfort, reasonable speed and sheer economics, which also favour the two modes I have been discussing.

As far as VIA Rail is concerned, immediate steps must be undertaken to modernize it. If it is going to be here, then it might as well be here and be efficient at the same time. Steps musts be taken to improve it. We cannot see that happening with the schedule VIA has right now. As far as VIA's relationship with other modes go, VIA has to come back and show us some of its own market analysis in a constructive form, showing how the other modes—and obviously I am talking about the bus in particular—would be benefitted through intermodalism. VIA has been an advocate of that. We have done research within our limitations and we think that VIA should reveal some of its research into the benefits of intermodalism,

[*Traduction*]

partisan d'un tel lieu intermodal. Nous sommes vraiment déçus de voir que les choses ont très peu bougé dans ce domaine, mais nous n'en accuserons certainement pas les représentants du transport par autocar. On a déjà posé la question: la société VIA Rail sera-t-elle toujours en vie dans deux ans si le transport par autocar empiète sur ses marchés? Nous estimons que si le transport intermodal fonctionnait, eh bien alors, ce serait vraiment une bénédiction pour les Canadiens. Ce que nous voulons dire ici, c'est que nous n'aimerions pas que les transporteurs par autocar soient évincés du circuit en perdant des clients au profit du train de passagers. Nous aimerions que le transport par autocar et par train soit dans une situation économique très saine. Notre préoccupation première est le consommateur. Nous ne croyons absolument pas à la nationalisation ou la privatisation de l'industrie. Ce que nous voulons, c'est la prestation d'un service efficace pour les Canadiens à un tarif raisonnable. Et il ne fait aucun doute que les transporteurs par autocar doivent tenir compte de l'équipement en cause. Je crois que M. Thompson d'Acadian Lines a dit qu'il ne disposait pas d'ordinateurs pour ses autocars, mais par contre il a des autocars modernes. De son côté, VIA Rail a des ordinateurs, mais exploite du matériel conçu pour les années 30. En ce qui a trait à la fiabilité, je pencherais beaucoup plus pour le premier. C'est bien beau d'avoir des ordinateurs, mais ce qui est important, c'est le service qu'on offre.

Nous ne disposons pas d'une politique nationale en matière de transport qui fasse état de priorités bien précises. Je crois que nous devrions nous doter d'une politique qui soit un peu tournée vers l'avenir et qui, en ce qui concerne la déréglementation des transporteurs aériens de deuxième ou troisième palier, leur dirait: «Étudions aussi la situation du marché du service passagers, par rapport aux autres modes de transport.» La question de l'énergie ne doit pas non plus être négligée. Je crois qu'on peut fort bien essayer de savoir pourquoi le transport par autocar et le transport ferroviaire ne vont pas chercher une plus grande part du public voyageur. Après tout, ce sont de très bons moyens de transport.

Enfin, j'aimerais dire qu'un vaste secteur de la population, notamment les gens âgés, les handicapés et toutes les autres personnes qui sont jeunes ou qui disposent de revenus modestes constituent un marché important pour les modes de transport dont je viens de discuter. Il nous faut alors tenir compte aussi des facteurs de sécurité, de fiabilité, de confort, de vitesse raisonnable et d'aspects économiques qui militent aussi en faveur des deux modes dont on vient de parler.

En ce qui a trait à VIA Rail, des mesures immédiates doivent être prises pour assurer sa modernisation. Si VIA Rail est ici pour rester, aussi bien en faire une société efficace. Des mesures doivent être prises pour améliorer sa situation. Avec les plans d'expansion actuels de VIA, je ne crois pas que cela puisse se produire. Quant aux relations qu'entretient la société VIA avec les autres transporteurs, elle devra nous montrer certaines analyses constructives de marché établissant comment les autres modes de transport—je parle bien sûr, de l'autocar plus particulièrement—peuvent profiter du transport intermodal que VIA favorise. Nous avons effectué des recherches, avec les moyens dont nous disposons, et nous croyons que VIA devrait révéler certains travaux de recherche qu'elle a faits sur

[*Text*]

in terms of transfer of passengers and how the bus mode benefits.

I think you for this opportunity to present our views on this matter.

The Chairman: Thank you, Mr. Vincent. I now call on Mr. Jeanes:

Mr. David L. Jeanes, Member of Transport 2000, Ottawa Region: Thank you, Mr. Chairman. When Transport 2000 appeared before this committee a couple of years ago, as Mr. Chartrand and Mr. Vincent have mentioned, we drew attention to some of the overseas developments that were leading the way in the revitalization of rail transportation in other countries. For purposes of comparison with the Canadian situation, I should like to return to a few of the examples we mentioned and talk about some of the progress that has been made. Since we last appeared before the committee we conducted studies into some of these overseas developments, supplemented by trips such as the Transport 2000 visit to France, which Mr. Chartrand described to you, and other experiences gained by our members.

Mr. Chartrand mentioned the tremendous success of the TG train service in France. It has been said that comparison between France and Canada is very difficult, because France has a little more than twice our population in a more compact area, and has a strong tradition of train-ridership and also of public service, in the government provision of services to the elderly, the young and particularly to servicemen in their conscript armed forces. This situation, as you probably well know, parallels a very strong personal use of the passenger car in France. There are many people in France who would never think of riding a train and who think as much of their cars as we do in Canada and North America. The parallel I should like to draw is with the new line which has been built in France between Paris and Lyon. The distance between those cities is approximately 400 kilometres and is almost exactly the same as that between Ottawa and Toronto. There are no cities in between and the travel time on the TG between those cities is now two hours. Imagine the kind of passenger-ridership levels that would be reached in Canada if we had a two-hour train trip between Ottawa and Toronto!

An important aspect of this service, though, is that the new line—relatively inexpensive, perhaps $2 billion, when one considers the land costs and building and designing of the trains—is just part of the much larger French system. The French, by designing a new rail system with a new high-speed line that could also move on to existing track, avoided the need for expensive rail construction into the cities of Paris and Lyon. They used the existing track and the existing stations. The TG network covers not only the 400 kilometres between Paris and Lyon on the new line, but another 1200 kilometres serving 26 other cities, two of them located in Switzerland. It is a very wide-spread network and takes in perhaps 40 per cent of the population of France.

[*Traduction*]

les avantages du transport intermodal en ce qui a trait au transfert des passagers et sur la façon dont le transport par autocar pourrait en profiter.

Je vous remercie de l'occasion que vous nous avez offert d'exposer notre opinion sur la question.

Le président: Merci, monsieur Vincent. La parole est maintenant à M. Jeanes.

M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, région d'Ottawa: Merci, monsieur le président. Lorsque Transport 2000 a comparu devant votre Comité il y a quelques années, comme l'ont souligné MM. Chartrand et Vincent, nous avions attiré votre attention sur les progrès qui se réalisent à l'étranger et qui ont ouvert la voie à la revitalisation du transport ferroviaire dans d'autres pays. A des fins de comparaison avec la situation au Canada, j'aimerais revenir à quelques-uns des exemples que nous avions cités et vous entretenir de l'état actuel de cette question. Depuis notre dernière comparution devant le Comité, nous avons effectué des études sur l'évolution qui se faisait à l'étranger, appuyées par des voyages comme celui qu'ont entrepris les représentants de Transport 2000 en France et que M. Chartrand vous a décrits, et par d'autres expériences faites par nos membres.

M. Chartrand a parlé de l'immense succès du TGV en France. On dit que la comparaison entre la France et le Canada est très difficile à faire parce que la France a une population pratiquement deux fois plus importante que la nôtre qui vit dans un territoire plus restreint et que les Français ont de tout temps pris le train et savent gérer un service public; la France offre aussi des services aux personnes âgées, aux jeunes et particulièrement aux militaires conscrits. Cette situation, comme vous le savez probablement, s'établit en parallèle avec une utilisation très marquée de la voiture personnelle en France. Beaucoup de Français ne pense jamais à prendre le train et ont une aussi haute idée de leur voiture que les Canadiens et les Nord-Américains. Le parallèle que j'aimerais tracer ici concerne la nouvelle ligne ferroviaire qui relie Paris et Lyon. La distance entre ces deux villes est approximativement de 400 kilomètres soit presque la même distance qui sépare Ottawa et Toronto. Il n'y a aucune grande ville entre Paris et Lyon et le train TGV effectue le parcours en deux heures. Peut-on imaginer un seul instant ce que serait le trafic ferroviaire au Canada si on pouvait faire le voyage entre Ottawa et Toronto en deux heures?

Un aspect important de ce service, cependant, est que cette nouvelle ligne, relativement bon marché—2 milliards de dollars peut-être—si l'on tient compte des coûts du terrain de la construction et de la conception des trains, n'est qu'un élément d'un système beaucoup plus vaste en France. Les Français, lorsqu'ils ont conçu un nouveau réseau ferroviaire doté d'un nouveau corridor pour trains à grande vitesse, ont aussi utilisé les voies actuelles, ce qui leur a évité de construire, à grands frais, de nouvelles voies dans Paris et Lyon. Ils ont utilisé les voies et les stations existantes. Le réseau TGV ne couvre pas seulement les 400 kilomètres séparant Paris et Lyon sur la nouvelle ligne, mais plus de 1 200 kilomètres de voie ferrée qui desservent 26 autres villes dont deux situées en Suisse. Il s'agit

[*Text*]

An interesting parallel with the Canadian corridor is that such a network of 1200 kilometres would take in all the lines in our traditional corridor service as far as Windsor and Quebec City, and all other points served in the corridor, with space left over. That is the approach the French have taken. It has been so successful in drawing passengers both from car and air, and has had such a great saving of fuel, which has been of particular concern to the French, that new approval in principle has been given for the construction of a second TG west from Paris to provide a similar network extending to another large portion of France.

The same kind of construction is also happening in Germany, again over comparable distances, though at much greater cost. There is a new system of lines being built, to be completed by the end of this decade, joining north Germany and south Germany through tremendous mountain ranges. The new north to south line of 327 kilometres will be 34 per cent in tunnel. That line, of course, is far more expensive than the TGV, but the Germans are making the approximately $20 billion investment over ten years to make this improvement, together with an ongoing program of upgrading existing track, approximately 1000 kilometres long, to a 200 kilometre-per-hour high speed standard. At this point we in Canada are seeing a relatively expensive upgrade of track between Ottawa and Smiths Falls. That will achieve less than 140 kilometres as the maximum speed. The Germans are introducing new trains. Next year they will have a prototype high-speed train under test-their inter-city experimental electric train capable of 250 kilometres-per-hour. That should be in passenger service before the end of the decade.

There is a similar situation in Japan, where last year and the year before two new lines from Tokyo were opened. Because they go into a portion of Japan which was relatively undeveloped, and without the population concentration of the Tokyo/Osaka corridor, those new lines are doing better than expected in attracting new ridership and are opening up a previously remote area to ready access from Tokyo.

Another situation that is of interest particularly in Europe is the move towards the regular interval services that our bus industry friends are very familiar with. That was mentioned earlier as "every hour on the hour from Barrie to Toronto". That is now the standard for train service in Europe. The Germans have been providing service every hour on the hour by train between the 33 largest cities, since 1978. The Swiss started a similar scheme in 1982 which had been many years in planning. It supplements the fast inter-city trains every hour with regional and local trains at regular intervals within those hours, so that both for business travellers and for family travel use of the train becomes very easy, similar to the Air Canada rapid air service between Ottawa and Toronto and the bus services that I mentioned. Similar patterns are now standard in

[*Traduction*]

d'un réseau très étendu qu'empruntent peut-être 40 p. 100 des Français.

Parallèle intéressant avec le Canada: un tel réseau de 1200 kilomètres embrasserait toutes les lignes qui se trouvent dans le corridor traditionnel s'étendant jusqu'à Windsor et Québec et tous les autres points qui y sont desservis et même un peu plus. C'est l'approche qu'ont adoptée les Français. Elle a réussi à attirer les passagers qui voyageaient en auto ou en avion et cela représente des économies de carburant si considérables—problème dont se préoccupe tout particulièrement les Français—qu'une nouvelle approbation en principe a été donnée pour la construction d'un deuxième TGV desservant la région située à l'Ouest de Paris.

L'Allemagne entreprend aussi des travaux de construction de ce genre, encore sur des distances considérables, mais à des coûts beaucoup plus élevés. Un nouveau réseau de lignes sera construit d'ici la fin de la décennie pour relier le Nord et le Sud de l'Allemagne malgré les chaînes de montagne impressionnantes qui séparent les deux régions. Trente-quatre p. 100 de la nouvelle ligne Nord-Sud de 327 kilomètres passera dans des tunnels. Cette ligne est évidemment beaucoup plus coûteuse que le TGV et les Allemands ont consenti un investissement approchant les 20 milliards de dollars sur les dix prochaines années pour effectuer ces améliorations et ont mis sur pied un programme d'amélioration des voies existantes, sur une distance d'environ 1 000 kilomètres, pour que les trains puissent atteindre la norme actuelle de 200 kilomètres à l'heure. Nous procédons à l'heure actuelle au Canada à une amélioration relativement coûteuse des voies entre Ottawa et Smiths Falls. Cela fait, les trains atteindront une vitesse maximale de 140 kilomètres à l'heure. Les Allemands mettent en service de nouveaux trains. L'an prochain, ils mettront à l'essai un prototype de train grande vitesse—leur train électrique inter-cité expérimental capable d'atteindre 250 kilomètres à l'heure. Ce train devrait ouvrir du service commercial d'ici la fin de la décennie.

La situation est comparable au Japon où on a ouvert l'an dernier et l'année précédente deux nouvelles lignes partant de Tokyo. Parce que ces lignes vont dans des régions du Japon qui étaient relativement sous-développées, et qu'on n'y trouve pas la même concentration de population que dans le corridor Tokyo-Osaka, ces nouvelles lignes attirent une clientele plus nombreuse que prévue et ouvrent, à partir de Tokyo, une région jusqu'alors difficile d'accès.

Il est intéressant de signaler, par ailleurs, que certains pays d'Europe songent à implanter un service à intervalles réguliers que connaissent déjà nos amis de l'industrie de l'autocar. On a parlé plus tôt du service «toutes les heures sur l'heure de Barrie à Toronto». C'est maintenant la norme pour le service ferroviaire en Europe. Depuis 1978, les Allemands offrent un service toutes les heures sur l'heure par train entre 33 des principales villes. Les Suisses ont mis sur pied un système semblable en 1982 après de nombreuses années de planification. Ce système ajoute à chaque heure aux trains rapides inter-cités, des trains régionaux et locaux partant à intervalles réguliers, de sorte que l'utilisation du train est rendue beaucoup plus facile pour les voyageurs qui se déplacent pour affaires ou pour raisons de famille. Ce service est comparable au service aérien rapide d'Air Canada entre Ottawa et Toronto et aux services

[*Text*]

other countries, in Austria, the Netherlands, Belgium and in some of the Scandinavian countries.

Some other aspects which bear comparison with Canada relate to the fact that the sleeping-car service in Europe is being revitalized with new equipment, unlike the Canadian situation where we have no new sleeping cars even on the drawing board. In England, a small country with high-speed trains, there are now 17 sleeping-car routes ranging from as short as 300 kilometres to 900 kilometres. The reason these routes have been re-equipped over the past four years with modern air-conditioned sleeping cars is that they are still viewed as an important conerstone for business travel. A three-hour train journey out in the morning and back in the afternoon is out of the question for a business traveller. An overnight-train journey, arriving first thing in the morning with a comfortable ride, a good breakfast on the train, followed by a more-leisurely three-hour train ride back in the middle of the afternoon with a good meal, is an acceptable daily mode of travel for a businessman. Similarly, a late-night return from one city to another after a business dinner or entertainment is also an important part of these trains' role. Without the night train, the day train to many of these destinations would lose its business clientele. The same situation applies in France.

Britain is building approximately 200 new sleeping cars; France built 100 new sleeping cars during the middle 1970s. They weve built to a high standard of comfort and were supplemented by nearly 400 of the more economical Couchette cars, which can sleep up to six passengers in comfortable bunk beds in a compartment, reaching the same kind of density VIA has in its day/nighter cars, but with actual pillow, blanket and mattress, leading to very comfortable sleeping accommodation. The same situation applies in Germany, in Austria and in other countries in Europe where sleeping cars retain their importance and where the routes are being re-equipped.

Meal service as well is important. The German inter-city system carries a full dining car on every one of the hourly inter-city trains. These dining cars serve proper, sit-down meals with a choice of menu. For trains which are used more by tourist travellers—particularly long-distance, charter-type trains—the meal service tends to be more along the cafeteria or hot buffet style. In some other countries, particularly in France, meal service, airline style at the seat, is popular. It is supplemented on certain trains by a full restaurant car or cafeteria service. These are all viewed as an important part of the service required to provide comfortable travel for long-distance travellers and it is also the type of service which will attract the business traveller.

The last type of rail service I would like to mention is the car-train, which is still very popular in Britain, France and Germany. In Britain nine routes are served by these overnight

[*Traduction*]

d'autocar dont j'ai déjà parlé. Des systèmes semblables sont maintenant devenus la norme dans d'autres pays, notamment en Autriche, aux Pays-Bas, en Belgique et dans certains pays scandinaves.

D'autres aspects qui se prêtent à une comparaison avec le service canadien se rattachent au fait que certains pays européens modernisent leur service de voitures-couchettes par la mise en service de matériel nouveau, contrairement au Canada qui n'a même pas à l'heure actuelle de plans pour la conception de nouvelles voitures-couchettes. En Angleterre, petit pays avec des trains grande vitesse, on compte maintenant 17 lignes desservies par des voitures-couchettes sur des distances variant entre 300 et 900 kilomètres. Ces lignes ont été rééquipées au cours des quatre dernières années avec des voitures-couchettes modernes à conditionnement d'air parce qu'elles sont considérées comme une composante importante des voyages d'affaires. Les hommes d'affaires qui voyagent ne se résigneraient pas à faire un trajet de trois heures en train le matin et l'après-midi. Ils préfèrent faire le trajet de nuit pour arriver tôt le matin après un voyage confortable au cours duquel on leur aura servi un bon petit-déjeuner et un trajet de retour de trois heures au milieu de l'après-midi au cours duquel on leur sert un bon repas. De la même façon, un voyage tard en soirée d'une ville à une autre après un dîner d'affaire ou un spectacle est aussi un élément important du rôle de ces trains. Sans les trains de nuit, les trains de jour déservant un grand nombre de ces destinations perdraient leur clientèle d'hommes d'affaire. La même situation prévaut en France.

La Grande-Bretagne construit actuellement environ 200 nouvelles voitures-couchettes; la France en a construit 100 nouvelles vers le milieu des années 70. Ces couchettes conformes à des normes de confort très élevées s'ajoutaient à près de 400 voitures-couchettes plus économiques pouvant loger dans chaque compartiment jusqu'à six voyageurs dans des lits gigognes confortables—soit la même densité que dans les voitures jour-nuit de VIA—mais où les oreillers, les couvertures et les matelas commerciaux assurent un repos très douillet. La même situation prévaut en Allemagne, en Autriche et d'autres pays d'Europe où les voitures-couchettes conservent leur importance et où les lignes sont rééquipées.

Le service des plateaux-repas est aussi très important. Le réseau allemand inter-cité ajoute à chaque train inter-cité—départ aux heures—une voiture-restaurant qui offre un service complet. Ces voitures-restaurants servent des repas complets avec service à la table et choix de menus. Sur les trains utilisés surtout par les touristes—et plus particulièrement sur les trains affrêtés parcourant de longues distances—les repas sont surtout de type cantine ou buffet chaud. Dans certains autres pays, particulièrement en France, le service des plateaux-repas se fait généralement au fauteuil comme dans les avions. Sur certains trains, on ajoute le service de voiture-restaurant ou de cantine. Cela fait généralement partie du service jugé nécessaire pour assurer un voyage confortable aux voyageurs qui parcourent de longues distances et c'est aussi ce genre de service qui attire les voyageurs d'affaires.

Le dernier genre de service ferroviaire dont je voudrais parler est celui des trains autos-couchettes qui sont toujours très populaires en Grande-Bretagne, en France et en Allemagne.

[*Text*]

trains with sleeping cars and automobile carriers. In France 40 routes are covered by similar trains. In Germany it is 27 routes. Similar services operate in other countries. These services are strongly promoted for tourist travel by virtue of the fact that they offer a whole extra day's vacation and the prospect of arriving at the holidy destination rested rather than tired by eight to ten hours of freeway driving. I would also point out that in Europe highway congestion, particularly in the vacation season, is a serious problem, and these trains are popular for that reason.

The last point I would like to mention is the development of airport access. This has been discussed in Canada. It was certainly part of the original plan for Mirabel airport that there would be rapid transport to downtown Montreal. This never materialized and has probably contributed to the current situation at Mirabel. Practically all the important European airports now have direct rail service, usually into the terminal itself, so that passengers are within walking distance to check-in counters. This is the case in Zurich which most recently has introduced an excellent station fully integrated with Switzerland's inter-city network. London is integrated with the London underground system. Both airports in Paris are linked to the RER express city rail service which goes right to the heart of Paris. That is also true of other airports in Amsterdan, Dusseldorf, Brussels, Frankfurt and Barcelona. Pisa and Florence in Italy are now served by a train service which started last year. Under construction are rail lins into the airports at Geneva, Stuttgart and Rome.

We have the opportunity for this type of service in Canada. Mirabel used to have a train service directly from Ottawa, at least to the outskirts of the airport, which was quite rapid even though the north shore train had many stops. Certainly Dorval and Malton airports would be readily accessible by rail, and their passenger volumes are far greater than some of the European airports I have mentioned.

There are always population and distance factors to take into account when comparing Europe and North America. The scale of those differences is sometimes not so great. Some of the European distances are quite long compared to some of our principal corridor routes both in western and in eastern Canada. The populations, particularly in eastern Canada, are large enough to justify following, or seeing where we can follow, some of these overseas examples of innovation and progress.

Thank you very much, Mr. Chairman.

Le sénateur Riley: M. Chartrand, j'ai une question concernant le service entre Québec et Gaspé; je crois que vous avez eu une plainte de notre président.

M. Chartrand: Honorables sénateurs, je ne me souviens pas d'avoir reçu de plainte écrite de votre président etj'imagine que s'il a utilisé le service, il doit l'avoir fait en décembre ou en janvier dernier. Des milliers de personnes ont vécu des situations

[*Traduction*]

En Grande-Bretagne, neuf lignes sont désservies par des trains de nuit équipés de voitures-couchettes et de transporteurs d'automobiles. En France, 40 lignes sont désservies par des trains semblables. L'Allemagne dessert 27 lignes ainsi et d'autres pays offrent des services semblables. Ces services sont fortement vantés aux touristes parce qu'ils permettent un jour de vacance complet de plus et la perspective d'arriver à destination reposé plutôt que fatigué par huit ou dix heures de conduite sur les grandes routes. Je signalerais aussi qu'en Europe l'encombrement des grandes routes, particulièrement à l'époque des vacances, constitue un sérieux problème et les trains sont donc populaires pour cette raison.

J'aimerais en dernier lieu parler de l'amélioration de l'accès aux aéroports. Le problème a été examiné au Canada. Dans le plan original de développement de l'aéroport de Mirabel, il a été question d'un réseau de transport rapide jusqu'au centre-ville de Montréal. Ce réseau n'a jamais été implanté et cela a sans doute contribué à la situation qui prévaut actuellement à Mirabel. Presque tous les grands aéroports européens ont un service ferroviaire direct, habituellement jusqu'au terminus lui-même, de sorte que les voyageurs peuvent se rendent facilement à pied aux comptoirs d'enregistrement. C'est le cas à Zurich qui a ouvert récemment une station merveilleusement aménagée et pleinement intégrée au réseau suisse inter-cité. L'aéroport de Londres est relié au réseau souterrain. Les deux aéroports de Paris sont reliés au réseau ferroviaire urbain express RER qui se rend jusqu'au cœur de Paris. Cela est aussi vrai pour d'autres aéroports à Amsterdam, Dusseldorf, Bruxelles, Frankfurt et Barcelone. Pise et Forence en Italie sont maintenant desservies par un réseau ferroviaire mis en service l'an dernier. Des raccords ferroviaires sont en construction aux aéroports de Genève, Stuttgart et Rome.

Nous pourrions implanter ce genre de service au Canada. L'aéroport de Mirabel a déjà été desservi directement par un train très rapide venant d'Ottawa et se rendant jusqu'aux approches de l'aéroport; le train de la rive Nord, par contre, faisait de nombreux arrêts. Les aéroports de Dorval et de Malton pourraient être facilement accessibles par rails et leurs volumes de voyageurs sont certainement plus considérables que ceux de certains aéroports européens dont j'ai parlé.

Lorsque l'on compare l'Europe et l'Amérique du Nord, il faut toujours tenir compte de certains facteurs tels la population et les distances. Les différences ne sont pas toujours considérables. Certaines distances européennes sont appréciables comparativement à nos principaux corridors dans l'Est et dans l'Ouest du pays. Les populations, particulièrement dans l'Est, sont suffisamment importantes pour justifier que l'on suive dans une certaine mesure les exemples d'innovation et de progrès que nous donnent certains pays d'outre-mer.

Merci, monsieur le président.

Senator Riley: Mr. Chartrand, I have a question on the service between Quebec City and the Gaspé; I believe you have received a complaint from our Chairman?

Mr. Chartrand: I don't recall getting a written complaint from your Chairman and I imagine that if he used the service he must have done so last December or January. Thousands of people had to endure deplorable conditions; I don't mean just

[*Text*]

très malheureuses; elles n'avaient même pas d'information; je ne parle pas simplement du fait d'arriver ou de partir en retard, mais je parle du fait, par exemple—et j'ai été moi-même témoin de gens qui se rendent à la gare, soit à St-Lambert, à Drummondville ou Ste-Hyacinthe, pour se diriger vers la Gaspésie ou les Maritimes et on leur dit que le train sera là à telle heure; ils se rendent là et on remet leur départ d'heure en heure, parce que le train n'est pas prêt à Montréal. Par exemple, j'ai vu des gens se rendre à la gare de St-Lambert à 19 heures du soir, mais le train n'est passé là qu'à une heure ou deux heures du matin, et ils attendaient là avec des enfants, des familles; ce sont des situations extrêmement malheureuses, avec les températures que nous avons eues cet hiver, il faisait très froid, et souvent les gens doivent attendre dans une petite gare pour l'arrivée du train.

Alors, ce n'est pas seulement le fait d'être en retard, mais le fait du manque d'information; on n'a pas donné l'information, comme elle aurait dû l'être, aux gens qui ne savaient pas quand le train était pour passer; c'est toujours une question d'ignorance.

Le président: Sénateur Riley, je vous suggérerais de demander à M. Franche, lorsqu'il sera ici, de déposer la lettre que je lui écrivais après mon voyage à Gaspé, durant les Fêtes.

Senator Stewart: As you know, I am a new member of this committee, and I certainly was not here when Transport 2000 appeared in 1981. Can you tell me, very briefly, what it is all about? Is it a consumer group? Who finances the group? Are you interested in a benevolent way in this whole matter of transportation?

Mr. Vincent: Our financing comes from a diversity of sources. We are one of the few national non-profit organizations that has not run to the federal government with a large tin cup. Less than 20 per cent of moneys we receive now comes from any federal source. Right now the majority of our funding comes from research projects for provincial governments, private industry and, in two or three years, we did some research for VIA Rai on passenger constituency. I would say that more than 50 per cent of our moneys now comes from our research work and program grants that is, active programs or program contracts.

We also have membership revenues, membership donations and general donations. Two or three years ago, we did receive a very large foundation grant, but we found that being in research work was much more interesting because, if we do credible research, we help enlighten the situation regarding public transportation. We also gain revenues from what I regard as a legitimate source. We actually earn our revenues. Our organization is a national non-profit organization under federal charter. We have eight regions. Our national office is in Ottawa; we have a major office in Montreal to serve Quebec; and we have an office in Regina.

Our goals are, quite simply: improved inter-city bus and rail transportation; improved urban transportation; improved linkage between those; and improved ferry services. We are getting

[*Traduction*]

that they left or arrived late, but for example, I myself saw people who went to the station, either at St. Lambert, or in Drummondville, or in Ste-Hyacinthe, wanting to travel to the Gaspé or the Maritimes, and being told that the train would be there at such-and-such a time; and they show up and the departure time gets put back from one hour to the next because the train isn't ready in Montreal. I saw people who went to the station at St. Lambert at 7:00 in the evening and the train didn't come in till one or two the following morning, and these people were waiting with children, with families. These are disgraceful situations, what with the extremely cold temperatures we had last winter, it was very cold, and often people had to wait in a small station for their train to arrive.

So it isn't just the delay, it's the lack of information: information was not provided, and it should have been, to these people who had no idea when their train might arrive. It's a question of not knowing.

The Chairman: Senator Riley, I would suggest that you ask Mr. Franche when he comes to table the letter that I wrote to him after my trip to the Gaspé during the Christmas holidays.

Le sénateur Stewart: Comme vous le savez, je suis membre de ce Comité depuis peu de temps et je n'étais pas présent quand Transport 2000 a comparu en 1981. Pouvez-vous me dire, très brièement, de quoi il s'agit? Est-ce un groupe de consommateurs? Qui finance le groupe? Vous intéressez-vous de façon bénévole au domaine global du transport?

M. Vincent: Notre financement provient de sources diverses. Nous sommes l'un des rares organismes nationaux sans but lucratif qui ne soit pas accouru pour solliciter l'aide du gouvernement fédéral. Moins de 20 p. 100 de notre financement proviennent à l'heure actuelle d'une source fédérale. La majorité de nos fonds proviennent de projets de recherche financés par les gouvernements provinciaux ou, l'industrie privée et des honoraires versés pour la recherche que nous avons effectuée pendant deux ou trois années pour le compte de Via Rail sur la clientèle de voyageurs. Je dirais qu'à l'heure actuelle plus de 50 p. 100 de notre financement provient des subventions pour la recherche et les programmes, c'est-à-dire les programmes en cours et les programmes sous contrat.

Nous recevons aussi des cotisations et des dons de nos membres et des dons d'autres sources. Il y a deux ou trois ans, nous avons reçu une subvention très considérable, mais nous avons découvert qu'il est bien plus intéressant de faire de la recherche et si nos travaux sont fiables, nous contribuons à améliorer la situation du transport public. Nous tirons aussi des revenus de ce que je considère une source légitime. Nous gagnons réellement nos revenus. Notre organisation est une organisme national sans but lucratif constitué sous charte fédérale. Nous comptons huit régions. Notre bureau national se trouve à Ottawa et nous avons un bureau à Montréal pour desservir le Québec et un bureau à Regina.

Nos objectifs sont, très brièvement: améliorer le transport inter-cités par autocars et par chemins de fer; améliorer le transport urbain; améliorer les liens entre ces deux services et

[*Text*]

somewhat into air policy as well. We are staying within the limits of our knowledge and progressing on that basis.

Senator Stewart: Mr. Jeanes gave us a very intriguing description of some of the rail service in European countries. Have you worked out a notion of comparable costs? Is it twice as expensive as what we pay for the kind of service that VIA now gives? I know this is a difficult question to deal with because we have different kinds of wage levels, and so on. Roughly speaking, how expensive is it in terms of the socio-economic system in which it is placed?

Mr. Jeanes: It is hard to answer that question. If you look at fares, the fare levels vary considerably from country to country. Some of the European countries—particularly France, which has a high level of state subsidy, for social reasons—have much lower fares than Canada. Britain, on the other hand—which, as you know, has a very strong cost-recovery policy under the Thatcher government—tends to have fares that are much higher and at a far lower level of subsidy. The British rail system is far less subsidized than those of France or Germany. If you compare any of them to Canada, you are facing a significant distortion, because the Canadian cost of operating our antique trains is so high that it just does not bear comparison. The European subsidy is divided very carefully into particular compartments, particularly capital investment for revitalizing the rail system. Until recently we have seen very little of that in Canada as a significant part of our total rail subsidy.

Parts of the rail system in Europe—the German intercity system and the British intercity system—are expected to pay their own way. The Japanese bullet trains do pay their own way. The original Tokyo-Osaka line not only paid all of its operating costs, but paid off all of its capital investment and building costs in a matter of a few years. The newest bullet trains in Japan, as I mentioned, are serving a less populated area, and although they are currently paying their operating costs, it will take more like 15 years for them to pay off their construction costs. In that way, government investment is not really viewed as a subsidy. It is money that is being invested in new capital that will pay itself back eventually. The 40 billion deutschmarks of German investment in the new rail lines which they are building in this decade is an investment that will eventually pay itself back. Other parts of the system are running trains that are needed for social reasons, providing service to small towns, and they are subsidized outright by the government, where close to 100 per cent of the cost of operating those services is met from government grants.

Senator Stewart: My last question relates to the compatibility of the kind of train system that Mr. Jeanes has been

[*Traduction*]

améliorer les services de traversiers. Nous nous intéressons depuis peu à la politique aérienne. Nous nous limitons aux secteurs que nous connaissons et nous procédons en fonction de cela.

Le sénateur Stewart: M. Jeanes nous a donné une description très intrigante de certain des services ferroviaire dans les pays européens. Avez-vous effectué un comparaison des coûts? Est-ce que les services européens sont deux fois plus coûteux que ceux offerts par VIA? je sais qu'il est difficicle de traiter de cette question étant donné les différences au niveau des salaires, etc. En termes généraux, à quoi s'élèvent les coûts des services étant donné le régimes socio-économiques en place?

M. Jeanes: Il m'est difficile de répondre à cette question. Les tarifs varient énormément d'un pays à l'autre. Certains pays de l'Europe—et plus particulièrement la France où les subventions de l'État sont très élevées pour des raisons sociales—ont des tarifs beaucoup plus bas que le Canada. Par contre, la Grande-Bretagne—qui a, comme vous le savez, une politique de récupération des coûts très vigoureuse sous le gouvernement Thatcher—tend à avoir des tarifs beaucoup plus élevés et des subventions beaucoup moins généreuses. Le réseau ferroviaire britannique est beaucoup moins subventionné que ceux de la France et de l'Allemagne. Si vous comparez l'un de ceux-là au Canada, vous vous heurtez à une distorsion appréciable parce qu'au Canada les coûts d'exploitation de nos trains antiques sont tellement élevés que la comparaison est quasiment impossible. Les subventions européennes sont réparties très soigneusement notamment en ce qui concerne les immobilisations pour la modernisation du système ferroviaire. Jusqu'à tout dernièrement, de tels capitaux ont rarement été accordés au Canada dans le cadre de nos subventions totales aux sociétés ferroviaires.

Certains éléments du système ferroviaire en Europe, notamment en ce qui concerne les systèmes inter-cités allemand et britannique, doivent payer leurs coûts à même leurs revenus propres. Les trains japonais à grande vitesse sont exploités sous le régime de l'autonomie financière. La ligne originale Tokyo-Osaka payait non seulement tous ses coûts de fonctionnement mais elle a aussi remboursé en quelques années tous ses frais d'investissement et de construction. Les plus récents trains à grande vitesse du Japon, comme je l'ai dit, desservent des régions moins peuplées et même s'ils payent actuellement leurs coûts de fonctionnement, il leur faudra plus de 15 ans pour rembourser les frais de construction. Dans ce cas-là, les investissements du gouvernement ne sont pas réellement considérés comme des subventions. Il s'agit de sommes qui sont investies sous forme de nouveaux capitaux qui seront récupérés un jour. L'investissement allemand de 40 milliards de deutschmarks dans les nouvelles lignes ferroviaires qui seront construites au cours de cette décennie sera lui aussi récupéré un jour. L'Allemagne exploite aussi des trains pour des raisons sociales, notamment la prestation de services à de petites localités, et ces services sont subventionnés carrément par le gouvernement car près de 100 p. 100 des coûts d'exploitation de ces services sont payés au moyen de subventions du gouvernement.

Le sénateur Stewart: Ma dernière question concerne la compatibilité du genre de systèmes ferroviaires qu'a décrits M.

[*Text*]

describing, in France, Britain and Germany, with the kind of bus system which we have in eastern Canada. Are there important bus lines in France covering distances comparable to the Quebec-Montreal route, the Ottawa-Montreal route, or have those supertrains supplied that market?

Mr. Jeanes: In France the public transportation system provides trains largely for longer distances. Of course, buses are very heavily used for city transportation; but in cities such as Paris, Lyon or Marseilles, the buses are totally integrated with the underground train, the metro, and the suburban train services. It is perhaps more interesting to look at Germany and Switzerland, where there really is not an intercity bus system. In Switzerland the buses are postal and railway buses, which feed into the rail system to serve those villages and towns for which there just is not a railway line. There are no intercity buses, and the buses that you see on the highways are long-distance tour coaches, frequently luxurious. The same situaton applies in Germany, where the buses, for the most part, are operated by the railway and provide feeder service and also a Sunday service on those lines where a seven day a week train service is not justified.

In other countries, such as Britain and Belgium, there is a national bus network, which largely duplicates the rail network. In Britain, because the trains are so fast, on most routes reaching 120 miles or 200 kilometres per hour, the buses may take twice as long. From London to Scotland, for example, it is four hours by train and eight hours by bus. The two systems work side by side. If you go by bus, you pay half the fare and it takes twice as long. In Belgium the same ituation applies. Curiously, in both countries, both the bus and rail systems are largely nationalized. We do not see the kind of situation that we have in Canada, with a private enterprise bus system competing with a publicly owned rail system.

Senator Muir: During the 27 years that I have been on the Hill, I have found that the world revolves around Montreal, Toronto, Windsor, Quebec City and so on. You have told us about the fantastic equipment in those European countries. I have used some of the services such as those in Paris, Lyon and Marseilles. You have talked about Quebec, Montreal, and Toronto. Those cities are important, but in the countries that you mentioned, what is happening in areas comparable to the maritimes? I believe that is the most important part of this country, although sometimes it has been referred to as the boondocks. What happens in the outlying areas of the countries you have mentioned? How are they served?

Mr. Jeanes: Service in those areas is frequently provided by diesel rail buses, which are like our rail diesel cars in Canada, although frequently smaller, of lighter weight and cheaper to operate. In Britain and France new designs of these rail buses are being built specifically for use in rural areas. Many of the

[*Traduction*]

Jeanes et qui sont exploités en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne, avec le genre de systèmes d'autocars que nous avons dans l'Est du pays. Y a-t-il en France des lignes d'autocars qui couvrent des distances comparables au trajet Québec-Montréal, au trajet Ottawa-Montréal, ou est-ce que les supertrains suffisent pour desservir le marché?

M. Jeanes: En France, le système de transport public assure des services ferroviaires surtout pour les longue distances. Bien sûr, les autobus sont utilisés de façon extensive pour les transports urbains; mais dans les villes telles que Paris, Lyon ou Marseilles, les autobus sont totalement intégrés au réseau de train souterrains, au métro et aux services ferroviaires suburbains. Il serait peut-être plus intéressant d'examiner la situation en Allemagne et en Suisse où il n'y a pas réellement de système d'autocars inter-cités. En Suisse, les autocars servent aux livraisons postales et à l'alimentation des chemins de fer qui desservent les villages et les villes qui n'ont pas accès à une ligne ferroviaire. Il n'y a pas d'autocars inter-cité et les autocars que vous voyez sur les grandes routes transportent des touristes sur des longues distances et souvent très luxueux. La même situation prévaut en Allemagne où les autocars, pour la plupart, sont exploités par les sociétés ferroviaires et assurent des services d'alimentation ou le service du dimanche pour les lignes où un service sur sept jours n'est pas justifié.

Dans d'autres pays, notamment en Grande-Bretagne et en Belgique, il y a un réseau national d'autocars qui fait essentiellement concurrence au réseau ferroviaire. En Grande-Bretagne, parce que les trains sont si rapides—ils circulent à des vitesses variant entre 120 et 200 kilomètres à l'heure—les autobus mettent deux fois plus de temps à parcourir les mêmes distances. Par exemple, pour aller de Londres en Écosse, il faut compter quatre heures par train et huit heures par autocar. Les deux systèmes sont exploités en parallèle. Si vous prenez l'autocar, vous payez la moitié moins cher et le trajet vous prend deux fois plus de temps. En Belgique, la même situation prévaut. Il est intéressant de signaler que dans les deux pays, les systèmes d'autocars et les systèmes ferroviaires sont largement nationalisés. On ne retrouve pas une situation comparable à celle du Canada où un système privé d'autocars fait concurrence à un réseau ferroviaire public.

Le sénateur Muir: Depuis 27 ans que je suis au Parlement, j'ai constaté que le monde gravite autour de Montréal, Toronto, Windsor, Québec, etc. Vous nous avez parlé de l'équipement fantastique dont dispose ces pays de l'Europe. J'ai déjà utilisé certains de ces services notamment à Paris, à Lyon et à Marseille. Vous avez parlé de Québec, de Montréal et de Toronto. Ces villes sont importantes mais dans les pays que vous avez mentionnés, quelle est la situation dans les régions comparables aux Maritimes? Je crois que c'est la plus importante région de notre pays bien qu'on l'ait souvent qualifié de bled. Qu'elle est la situation dans les régions éloignées des pays dont vous nous avez parlé? Comment sont-elles desservies?

M. Jeanes: Ces régions sont souvent desservies par des autobus diesel sur rails, qui ressemblent aux autorails diesel du Canada, bien qu'ils soient plus petits, de poids plus léger et moins coûteux à exploiter. En Grande-Bretagne et en France, on construit présentement de nouveux modèles de ces autobus

[*Text*]

rural areas still have long-distance sleeping car service into the metropolitan cities. For example, Fort William and Inverness in northern Scotland both retain through sleeping cars to London over distances of 900 kilometres. The same is true in France. There are, rather remote regions of France which retain good train services regionally provided by small trains suited to the market size, and which also have longer distance trains into Paris.

I should also mention that co-ordination between the bus and rail systems has played an important part in continuing to provide a high level of service in those places where operation of a rail station become no longer economical. It was costing too much to stop a train on what had become a high speed line. So in Germany you find situations where the buses and trains, both owned by the same railway administration, leap frog each other along the route. The buses stop at the intermediate stations that no longer have train service, and link up with trains on a timetable basis at the larger centres.

Senator Muir: In those outlying areas, are they subsidized?

Mr. Jeanes: Frequently they are. In Britain, through the intercity system, which connects all of the main centres which generate business travel and the majority of volume, that part of the business is supposed to pay its way and a good part of it does. Many of the outlying communities would face hardship if their rail lines were removed. Many of them did face hardship in the 1960s, when, in the Beeching era the rail service was cut back in rather a drastic way, and many of those places no longer had even a bus service. There is a Public Service Obligation, which is the name used in Britain for the grant to the railways for that part of their service which is deemed to be socially necessary, and for budgeting purposes it is kept quite separate from the capital investment budget by the government and other parts of British Rail's operations.

Senator Muir: Mr. Vincent, before I go any further I want to commend Transport 2000 for the work they have been doing. It is really fantastic what they have been doing since they were organized in keeping alert and keeping the public across the country informed as to what is happening and bringing to their attention the problems in transportation. I hope you continue to do the good work that you are doing.

Earlier in your statement you mentioned Amtrak. I think you are pretty familiar with that system, or I believe you are from what you were saying. Do you not think that VIA Rail could learn a lot from Amtrak?

Mr. Vincent: Yes.

Senator Muir: I know that you could say a lot more than that, but you mentioned the age of the equipment. When Amtrak went into the game they emerged with 15 to 18 rail-

[*Traduction*]

sur rails destinés à être utilisés dans les régions rurales. Un grand nombre de ces régions rurales ont encore aujourd'hui des services de voiture-couchettes de longue distance desservant les grandes villes. Par exemple, Fort Williams et Inverness dans le nord de l'Écosse bénéficient encore de services de voitures-couchettes jusqu'à Londres, soit des distances de près de 900 kilomètres. La même situation prévaut en France. Certaines régions assez éloignées de la France ont un bon service ferroviaire régional assuré par de petits trains adoptés à la taille du marché et elles ont aussi des trains de longue distance desservant Paris.

Je devrais aussi mentionner que la coordination entre les systèmes d'autocars et de trains a joué un rôle important dans la prestation de services de qualité aux localités où l'exploitation d'une station ferroviaire a cessé d'être rentable. Il était devenu trop couteux d'arrêter un train sur une ligne grande vitesse. Ainsi, dans certains cas en Allemagne, les autocars et les trains, appartenant tous deux à la même administration des chemins de fer, se doublent constamment le long de la ligne. Les autocars arrêtent aux stations intermédiaires qui ne sont plus desservies par les trains et rejoignent les trains aux grands centres selon l'horaire établi.

Le sénateur Muir: Est-ce que les services dans ces régions éloignées sont subventionnés?

M. Jeanes: Ils le sont fréquemment. En Grande-Bretagne, le système inter-cité qui relie tous les principaux centres dù partent les voyageurs d'affaire, et en fait la majorité des voyageurs, est censé fonctionner sous le régime de l'autonomie financière et c'est généralement ce qui se produit. Un grand nombre des communautés éloignées seraient coupées de tout si le service ferroviaire était discontinué. La plupart d'entre elles ont souffert dans les années 60, à l'époque Beeching, parce que le service ferroviaire avait été considérablement réduit et parce qu'un grand nombre de ses localités n'avaient pas de service d'autocars. Il existe une Public Service Obligation (obligation de service public)—nom donné en Grande-Bretagne à la subvention aux sociétés ferroviaires pour les éléments de leur service qui sont jugés socialement nécessaires—et pour des raisons d'ordre budgétaire, une distinction est faite entre ces subventions et le budget d'immobilisation du gouvernement et d'autres aspects des opérations de British Rail.

Le sénateur Muir: Monsieur Vincent, avant de poursuivre, je voudrais féliciter Transport 2000 pour la qualité de son travail. Il est impressionnant de voir les résultats qui ont couronné les efforts consentis depuis sa fondation pour veiller à ce que la population de tout le pays soit sensibilisée et informée des nouveaux développements et des problèmes dans le secteur des transports. J'espère que vous poursuivrez ce travail méritoire.

Plus tôt dans votre présentation, vous avez mentionné Amtrak. Si j'en juge par vos commentaires, je crois que vous connaissez bien ce sytème. Ne croyez-vous pas que VIA Rail pourrait tirer des leçons de Amtrak?

M. Vincent: Oui.

Le sénateur Muir: Je sais que vous pourriez en dire davantage mais vous avez mentionné l'âge du matériel. Quand le réseau Amtrak a été formé, il comptait entre 15 et 18 sociétés

[*Text*]

ways with different types of equipment and different types of cars. We did not have that in Canada.

Mr. Vincent: Amtrak took over a much more horrendous situation than even the one VIA Rail was faced with. They were faced with the passenger rolling stock of a great number of railways with many components of their cars incompatible with components of other cars. They inherited a system of which the image had declined much further than that of its counterpart in Canada. In the United States the rail passenger service was at a much lower ebb when they inherited the system. They went through a period of very slow capitalization so they could not buy very much. As a matter of fact, the first locomotives they bought in large numbers were freight locomotives because everyone was convinced that the passenger system would not last. So they bought those locomotives with the idea of selling them off once the thing collapsed. It started off with a lot of strikes against it and it has come a long way. There is a great deal that VIA Rail could learn from Amtrak and we are looking at this particularly in terms of equipment. Hence, the study which looks at, for example, what is bi-level equipment for long distance trains. What that means is, obviously, two-story cars which are now very common in the United States and, incidentally, a number of the countries Mr. Jeanes was mentioning.

Senator Riley: You mean in the western United States?

Mr. Vincent: Yes, in the western United States. This equipment carries more people per car so you get much more revenue per car and hence per train against lower costs. We cannot understand why, with this experience of an operator in very similar climatic and, in some ways, social conditions in enough areas to make a judgment, VIA Rail has not moved much more quickly.

Again, I refer to this study because we put our money where our mouth is. We study it and then we publish it. We take criticism if we are wrong but this one happens to work out right. We found that if VIA Rail were re-equipped with modern equipment for long distance trains it could recover costs in 6.5 years. Subsequently we found that we were being very cautious and that the cost recovery might be faster, and this is cost recovery against current subsidies on the older equipment VIA is running. The way we see it now is that VIA is going to study the thing to death and meanwhile the system, whether to the maritimes, western Canada or even for much of central Canada, is getting older and older and more expensive to operate. The situations that Mr. Chartrand described will, undoubtedly, be increased and it is a downright shame. It is really serious. Apart from the few LRCs, we have the most antiquated system in the western industrialized world, and that is quite a shock.

Senator Muir: Have you had an opportunity to go to the Amtrak shops in Indianapolis?

[*Traduction*]

ferroviaires avec des équipements différents et divers genres de voitures. Nous n'avions pas cela au Canada.

M. Vincent: Amtrak a pris en charge une situation encore plus désastreuse que celle qui attendait VIA Rail. Pour ce qui était du matériel roulant affecté au transport voyageurs, très souvent les chemins de fer ne pouvaient accommoder tous les types de wagons. Ils ont hérité d'un réseau dont la réputation avait pâli beaucoup plus qu'au Canada. Aux États-Unis, le service voyageur se portait beaucoup mieux lorsqu'il a hérité de ce réseau. Il a traversé une période de très lente capitalisation de telle sorte qu'il n'a pu acheter beaucoup de matériel. En fait, les premières locomotives qu'il a achetées en grand nombre étaient des locomotives de transport de marchandises parce que tout le monde était convaincu que le réseau de transport voyageur ne durerait pas longtemps. Il a donc acheté ces locomotives dans l'intention de les revendre lorsque le réseau aurait fait faillite. Au début, il a dû affronter de nombreuses grèves et on peut dire qu'il est revenu de loin. VIA Rail pourrait beaucoup apprendre de Amtrak surtout dans le domaine du matériel. Il pourrait notamment s'intéresser à l'étude qui, par exemple, traite de ce qu'on appelle le matériel à deux niveaux pour les trains longue distance. On entend évidemment par là les wagons à deux étages qui sont maintenant très répandus aux États-Unis et, incidemment, dans un certain nombre de pays que M. Jeanes a mentionnés.

Le sénateur Riley: Vous voulez dire dans l'Ouest des États-Unis?

M. Vincent: Oui, dans l'Ouest des États-Unis. Ce matériel transporte plus de voyageurs par wagon de sorte qu'on peut gagner davantage par train, et à moindre coût. Nous ne pouvons comprendre pourquoi, après avoir expérimenté et évalue des conditions climatiques très semblables, et de certaines façons, des conditions sociales dans bon nombre de régions, VIA Rail n'a pas pris cette décision plus rapidement.

Une fois de plus, je reviens à cette étude parce que nous plaçons notre argent là où il le faut. Nous étudions une question et ensuite nous publions les résultats. Nous acceptons la critique si nous faisons erreur, mais cela ne semble pas être le cas ici. Nous estimons que si VIA Rail était rééquipé avec du matériel moderne pour les trains longue distance, il pourrait rentrer dans ses frais dans 6,5 ans. Nous avons par la suite découvert que nous avions été très prudents et que cette récupération des coûts pouvait se faire plus rapidement, et qu'il s'agit d'une récupération des coûts au regard des subventions actuelles accordées pour le vieux matériel que VIA Rail utilise. Selon nous, VIA Rail va étudier cet aspect en profondeur et entre-temps le système, qu'il s'agisse de celui qui est utilisé dans les Maritimes, l'Ouest canadien ou même dans une bonne partie du Canada central, vieillit et devient plus coûteux. Les cas que M. Chartrand a décrits deviendront sans nul doute plus nombreux et c'est une véritable honte. La situation est vraiment grave. Mis à part quelques trains LRC, nous avons le réseau le plus désuet du monde industrialisé occidental, et c'est tout un choc.

Le sénateur Muir: Avez-vous eu l'occasion de visiter les ateliers d'Amtrak à Indianapolis?

[*Text*]

Mr. Vincent: No. I have spoken to Amtrak officials in their headquarters in Washington, D.C.—people in the marketing and operations department—but I have not spent time in their shops.

Senator Muir: I think you should go there. You know plenty about it now but I think it would be worth your while to go there. We were told that they are rebuilding 20 to 30-year-old cars, going right down to the wheel and rebuilding a little over half a million dollars worth which would cost a million dollars otherwise. From the President of Amtrak and the Vice-President in Washington and the public relations people to the men and women who worked in the shops in Indianapolis I found that pride of achievement. I remember putting that question to them in Washington: "How do you instill this pride of achievement in your people?" They said they are proud of what they are doing and trying to do something for the public. They told us that if a call is not answered after the fourth ring it is monitored. It may be from someone who wants to make a reservation, if it is not answered, Amtrak wants to know why it was not answered, and someone is going to have to answer for it. As you said, they had a heck of a mess when they started. They seem to be coming ahead quickly and the passenger load increased 20 per cent in the last year. VIA did not have problems of the kind they had with all the different and varied railways that they took over. Therefore, I cannot understand why we cannot do a better job. Do you meet once in a while with Mr. Eastman or some of those people, or are you tired of meeting with them?

Mr. Vincent: On the Amtrak side?

Senator Muir: No, on the VIA side.

Mr. Vincent: We talked to the president, Pierre Franche, and today I met with Mr. Whiting, the Vice-President of marketing, and we have, over the years, talked to people at all levels. To comment on your question, I obviously would not comment on people *per se*, but talking to Amtrak officials and looking at the Amtrak system we know that it is going somewhere and it will survive. I wrote a long article which was published in the *Globe and Mail* in 1976 which predicted all of this. I do not like being a Cassandra, but I said that by 1978 the American system would surpass the Canadian system. That is exactly what happened. We had a very fine system and even in the mid-1970s there was still a lot of potential, but things have been allowed to slip. I am afraid that in terms of the national system, we do not see much being done in time to stop huge deficits or to move to other interested modes, such as the bus industry. What is going to happen with the rail passenger service? It will be there, but the question is whether it is going to be something we will be proud of and use or whether it will simply eat up a lot of money.

Senator Muir: Mr. Chartrand told us of the sloppy service in Quebec and, as you know, it goes right through to the maritimes. It does not get any better and, as I said to Mr. Thompson, if they continue to do what they are doing, he does not

[*Traduction*]

M. Vincent: Non. J'ai parlé à des dirigeants d'Amtrak au siège social de Washington (DC). Il s'agissait de responsables du service de la commercialisation et des opérations, mais je n'ai pas visité les ateliers.

Le sénateur Muir: Je pense que vous devriez le faire. Vous êtes assez au courant de la situation maintenant, mais je pense que cette visite vaudrait la peine. On nous a dit qu'Amtrak reconstruisait de pied en cap des wagons de 20 à 30 ans, et qu'il leur en coûtait un peu plus d'un demi-million de dollars au lieu d'un million de dollars. J'ai noté chez le président d'Amtrak, chez le vice-président à Washington, les employés des relations publiques et les hommes et les femmes qui travaillaient dans les ateliers d'Indianapolis, cette fierté du travail accompli. Je me souviens de leur avoir demandé à Washington comment ils faisaient naître cette fierté chez les employés. Ils m'ont répondu qu'ils étaient fiers de ce qu'ils faisaient et essayaient de faire pour le public. Ils nous ont dit que si un appel n'était pas pris après le quatrième coup de sonnerie, on faisait enquête. Il pouvait s'agir de quelqu'un qui voulait faire une réservation et si l'on n'avait pas répondu à cet appel, Amtrak voulait savoir pourquoi, et s'assurer que quelqu'un allait lui donner cette réponse. Comme vous l'avez dit, la situation était désastreuse au tout début. Il semble avoir rapidement repris le dessus et le transport de voyageurs a augmenté de 20 p. 100 l'an dernier. VIA Rail n'avait jamais connu de tels problèmes avec tous les chemins de fer différents et variés qu'elle avait pris en main. Par conséquent, je ne puis comprendre pourquoi nous ne pouvons faire un meilleur travail. Rencontrez-vous parfois M. Eastman et quelques autres, ou les avez-vous suffisamment rencontrés?

M. Vincent: Chez Amtrak?

Le sénateur Muir: Non, chez VIA Rail.

M. Vincent: Nous nous sommes entretenus avec le président, M. Pierre Franche, et aujourd'hui j'ai rencontré M. Whiting, le vice-président de la commercialisation et, au cours des années, nous avons rencontré des employés à tous les niveaux. Pour répondre à votre question, je ne vous parlerai évidemment pas des personnes elles-mêmes, mais en m'entretenant avec des dirigeants Amtrak, et en examinant ce réseau j'ai eu la conviction que cette société survivra. J'ai écrit un long article qui a été publié dans le *Globe and Mail* en 1976 où j'ai prédit tout cela. Je n'aime pas me donner des airs de Cassandre, mais j'avais dit en 1978, que le réseau américain surpasserait le réseau canadien. C'est exactement ce qui s'est produit. Nous avions un excellent réseau et même dans la moitié des années 70, il offrait encore beaucoup de potentiel, mais on a laissé les choses se détériorer. Je crains que pour le réseau national, on n'agisse pas à temps pour prévenir de gros déficits ou pour passer à d'autres modes de transport intéressés, tels l'industrie de l'autocar. Que va-t-il arriver au service de transport Voyageur? Il continuera d'exister, mais on ne sait pas si l'on en sera assez fier pour l'utiliser ou s'il engloutira tout simplement beaucoup d'argent.

Le sénateur Muir: Monsieur Chartrand nous a parlé du piètre service au Québec, et, comme vous le savez, ce service se rend jusqu'aux Maritimes. Il ne s'améliore pas et comme je l'ai dit à M. Thompson, si les choses continuent ainsi, il n'a pas à

[*Text*]

need to worry about having buses run. He would have to put more buses on, because to my mind they are out to destroy any idea of people using trains. You get on a train and you cannot get a glass of water to drink and the snack bars run out of everything. Mr. Chartrand mentioned that two trains are going to be put back on. I think the minister said he was going to put a couple of trains on that route. Probably with developments in the next few months we might be able to hold that route that we have from Sydney to Port Hawkesbury.

Mr. Chartrand: We would like to have another couple of trains in the hope that they would be modernized in the future. People in the Eastern Townships and even in Maine want to have those trains back. There is a strong group emerging in Maine called the "Maine Railway" who want to have these trains back because it is very difficult for them to travel to Canada. That fact is hurting tourism, the consumer and everybody. What we want is to have a train restored and following that we hope it will be modernized. For now let us get back to service which was profitable, especially profitable socially. As you know, because of its attitude VIA lost a lot of business in St. John's, for example. If they have a service again, although it might not be up to a very high standard, at least they will have a service. As I say, we hope that, in the future, it will be improved.

I just want to mention that this situation is hurting the morale of the employees. We have been meeting a lot of employees. Some have come to me to say that they have had 18 to 20 years' seniority and that they do not even have a regular job any more. It is hurting them, and all they hear about are cutbacks, cutbacks and more cutbacks. An important number of jobs was recently lost on the service running between Montreal and Toronto.

Senator Muir: They do not even know whether they are going to have a job next week.

Mr. Chartrand: That is true, they do not even know whether they are going to have a job next week. That is very bad for the morale of the employees. Anybody working in that sort of situation will be demoralized and will not be able to serve the public with a smile. I cannot blame those employees.

Senator Muir: I have people telling me that sort of thing all the time. They do not know what to do; they do not know what the future will hold.

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Honourable senators, it is now my pleasure to thank Mr. Chartrand and his colleagues for their enlightening presentations. I would be ready to entertain a motion to the effect that the documents submitted this evening by Transport 2000 be appended to the proceedings of today's meeting.

Senator Muir: I so move.

The Chairman: Honourable senators, is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

(*For text of documents, see appendix "TC-6-A"*)

[*Traduction*]

s'inquiéter s'il veut instaurer un service d'autocars. Il devra, bien sûr mettre plus d'autocars en service, parce qu'il est véritablement en voie de supplanter les trains. Si vous prenez le train, vous ne pouvez même pas obtenir un verre d'eau ou vous restaurer. M. Chartrand a mentionné que deux trains vont être remis en service. Je pense que le ministre a dit qu'il allait affecter deux trains à cette ligne. Probablement qu'avec ce qui se passera au cours des quelques prochains mois, nous pourrons conserver ce service qui va de Sydney à Port Hawkesbury.

M. Chartrand: Nous aimerions avoir deux autres trains dans l'espoir qu'ils pourront être éventuellement modernisés. La population des Cantons de l'Est et même du Maine veut ravoir ces trains. Il y a un nouveau groupe de pression dans le Maine, le «Maine Railway», qui réclame ces trains parce qu'il leur est très difficile de se rendre au Canada. Cette situation nuit au tourisme, aux consommateurs et à tout le monde. Nous voulons qu'un train soit remis en service et qu'il soit ensuite modernisé. Pour l'heure, revenons au service qui était rentable, surtout socialement. Comme vous le savez, en adoptant cette attitude, VIA Rail a perdu beaucoup d'argent à Saint-Jean, par exemple. S'ils ont de nouveau un service, qui ne correspondrait pas nécessairement à une norme très élevée, ce serait un acquis. Je le répète, nous espérons qu'il sera éventuellement amélioré.

Je veux simplement dire que cette situation mine le moral des employés. Nous avons rencontré un grand nombre d'entre eux. Certains sont venus me dire qu'ils avaient 18 à 20 ans d'ancienneté et qu'ils n'avaient même plus d'emploi régulier. Ils sont démoralisés et tout ce dont ils entendent parler, c'est de coupures toujours plus nombreuses. Un nombre important d'emplois ont récemment été supprimés sur le parcours Montréal-Toronto.

Le sénateur Muir: Ils ne savent même pas s'ils auront encore un emploi la semaine prochaine.

M. Chartrand: C'est vrai. Cette situation mine terriblement le moral des employés. Toute personne qui travaille dans ce genre de situation serait démoralisée et ne pourrait servir le public avec le sourire. Je ne puis blâmer ces employés.

Le sénateur Muir: J'entends cela de partout. Les employés ne savent que faire; ils ignorent ce que l'avenir leur réserve.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Honorables sénateurs, j'ai maintenant le plaisir de remercier M. Chartrand et ses collègues de leur brillant exposé. Je serais disposé à entendre une motion voulant que les documents présentés ce soir par Transport 2000 soient annexés aux délibérations de la réunion d'aujourd'hui.

Le sénateur Muir: Je le propose.

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

(*Pour le texte des documents, voir l'appendice «TC-6-A»*)

[*Text*]

The Chairman: Honourable senators, there is a meeting tomorrow evening at 7.30 p.m., at which time we will hear from the Travel Industry Association of Alberta and from the Coalition for Improved Rail Passenger Service.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous nous retrouverons demain soir à 19 h 30 pour entendre les représentants de la *Travel Industry Association* de l'Alberta et de la *Coalition for Improved Rail Passenger Service.*

La séance est levée.

APPENDIX "TC-6-A"

CITY OF MAGOG

September 22, 1983

Mr. Pierre A.H. Franche
P.D.G., Via Rail Canada
1801 McGill College
Room 1300
MONTREAL (Que)
H3A 2N4

SUBJECT: Reinstatement of the "Atlantic" train

Dear sir:

This is to certify that the City of Magog favours the reinstatement of rail passenger service between Montreal and Halifax, cia Lac-Mégantic and Sherbrooke, strongly supports all initiatives toward the reinstatement of such service and is convinced that such service is justified.

Yours very truly,

Jean-Paul Lange

City Clerk and Industrial Commissioner

c.c.: Messrs Guy Chartrand, President, Transport 2000

Jacques Flahault, President, CRD of Estrie

J. Douglas Devine, Coalition for Improved Rail Passenger Service

Antonio Lacasse, Mayor, City of Magog

TOWN OF SCOTSTOWN

Copy of Resolution

Number 1458-83, Regular Meeting, September 6, 1983

Extract:

SUBJECT: Rail service between Montreal, Sherbrooke and Halifax

Moved by Alderman Claude Langlois, seconded by Alderman Philippe Boulanger, resolved unanimously that the Council of the Town of Scotstown support the efforts of the Transport 2000 Group to reinstate the Montreal-Sherbrooke-Halifax rail service.

CARRIED

c.c.: Pierre A. Franche

Lloyd Axworthy

Guy Chartrand

Certified true copy

September 14, 1983

(signed) Sec.-Treas.

FEDERATION DES COOPERATIVES D'HABITATION

POPULAIRE DES CANTONS DE L'EST

(Federation of housing cooperatives of the Eastern Townships)

Sherbrooke
September 27, 1983

Mr. Guy Chartrand
President
TRANSPORT 2000
2275 Laurier St. East
MONTREAL (Que.)
H2N 2N8

Dear Mr. Chartrand:

This is to advise that, at a recent meeting of its Executive Committee, the Fédération des Coopératives d'Habitation Populaire des Cantons de l'Est resolved to support the CRD in its effort to have Via Rail reinstate the Montreal-Sherbrooke-Halifax rail service.

We trust that this is satisfactory.

Yours very truly,

Jean Lavigne
EXECUTIVE DIRECTOR

Attach.: Extract of resolution

c.c.: Mr. Pierre A.H. Franche

FEDERATION DES COOPERATIVES D'HABITATION

POPULAIRE DES CANTONS DE L'EST

(Federation of housing cooperatives of the Eastern Townships)

EXTRACT OF RESOLUTION from the minutes of the Executive Committee meeting of the FEDERATION DES COOPERATIVES D'HABITATION POPULAIRE DES CANTONS DE L'EST, held Tuesday, September 20, 1983, at 126 Brooks St., Sherbrooke.

86.3

Moved by Michel Bousquet, seconded by Jean Lavigne, to support the effort of the CRD to have Via Rail reinstate the Montreal-Sherbrooke-Halifax rail service.

CARRIED

CERTIFIED TRUE COPY

MICHEL BOUSQUET

Secretary

ASSOCIATION TOURISTIQUE DE L'ESTRIE

(Estrie tourist association)

Sherbrooke
March 5, 1984

Mr. Irénée Pelletier, M.P.
Sherbrooke
151 Ontario St.
Sherbrooke, Que.
J1J 3P8

SUBJECT: Reinstatement of the Atlantic train by VIA RAIL CANADA

Dear sir:

The Coalition for Improved Rail Passenger Service (CIRPS) of Saint John, New Brunswick, recently sent you an important letter, dated February 20, regarding the subject matter.

As mentioned in this letter, VIA RAIL CANADA received a brief from this organization in early summer 1983, which included a serious proposal for the reinstatement of the "Atlantic" service between Halifax and Montreal, passing through the communities of Moncton, Saint John, Fredericton, Lac-Mégantic, Sherbrooke and Richmond.

Since then, except for a request for further information, CIRPS has not received any specific feedback from VIA RAIL CANADA regarding its proposal.

Considering VIA RAIL's substantial and well-known expertise in the study and analysis of similar briefs, we, like the members of CIRPS, firmly believe that eight (8) months is a resonable period of time within which to make a routine decision on this type of project.

In view of this situation, we are requesting your special cooperation in urging VIA RAIL CANADA to make its intentions known at the earliest opportunity regarding the proposal made by the Coalition for Improved Rail Passenger Service of Saint John, New Brunswick.

Thank you for your attention in this matter.

Yours very truly,

Réjean Beaudouin
Director General

C.C.: The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport
Government of Canada

The Honourable Michel Clair
Minister of Transport
Government of Quebec

Mr. J. Léo Moisan
Vice-president
VIA Quebec

Mr. John E. Cook
Spokesperson
Coalition for Improved Rail
Passenger Service

Mr. Guy Chartrand
President
Transport 2000 Quebec

Mr. Jean Lessard
Mayor
Lac-Mégantic

Mr. André Lupien
Mayor
Richmond

Mr. Jean-Paul Pelletier
Mayor
Sherbrooke

Mr. Rock Fortin
Director General
Conseil régional de développement
de l'Estrie
(Regional development council of Estrie)

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LA REGION DE RICHMOND

(Richmond Chamber of Commerce)

Richmond
July 28, 1983

CIRPS
Coalition for Improved Rail
Passenger Service
39 McLaughlin Crescent
Saint John, N.B.
E2J 2J9

Attention: Mr. J. Douglas Devine

Dear sir:

Further to your letter of 21 July 1983, we wish to congratulate you on your excellent work in this area and hope that the project will be realized.

Please be assured of our support.

Yours very truly,

Claude Lafond
President

Letter of support also just received from

A. Tardif, M.P., Richmond, Que.

CONSEIL REGIONAL DES LOISIRS DE L'ESTRIE

(Regional council of recreation of Estrie)

REINSTATEMENT OF VIA RAIL TRAIN SERVICE

POSITION OF BOARD OF DIRECTORS OF

THE CONSEIL REGIONAL DES LOISIRS DE L'ESTRIE

At the regular meeting of the Board of Directors of the Conseil régional des loisirs de l'Estrie, held September 28, 1983, it was resolved

1) that the Coalition for Improved Rail Passenger Service (CIRPS) of Saint John, N.B., be advised of the Council's support for rail passenger service between Montreal and Halifax, via Lac-Mégantic and Sherbrooke;

2) that a true copy of this position be sent to the following:

Mr. Guy Chartrand
President
Transport 2000
2275 Laurier St. East
Montreal (Que.)
H2H 2N8

Mr. Pierre A.H. Franche
1801 McGill College
Room 1300
Montreal (Que.)
H3A 2N4

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport
House of Commons
Ottawa (Ont.)
K1A 0A6

Mr. J. Douglas Devine
Coalition for Improved Rail
Passenger Service
39 McLaughlin Crescent
Saint John (N.B.)
E2J 2J9

Mr. Jacques Flahault
President
CRD of Estrie
225 King St. West
Sherbrooke (Que.)
J1H 1P8

(signed)

Yvon Tapin
Director General

LA COMMISSION SCOLAIRE REGIONALE DE L'ESTRIE

(Estrie Regional School Board)

October 11, 1983

Mr. Guy Chartrand
President, Transport 2000
2275 Laurier St. East
Montreal (QUEBEC)
H2H 2N8

SUBJECT: Reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Halifax rail service by Via Rail

Dear sir:

Attached please find a copy of a resolution passed by the Executive Committee of the Estrie Regional School Board at its meeting of October 3.

The person in charge of this matter at the Estrie Regional School Board is Mrs. Estelle Gobeil, Commissioner, who can be contacted at the Board's administrative headquarters, 2955 University Blvd., Sherbrooke, Que., J1K 2Y3 or at home in La Patrie (Que.), J0B 1Y0.

Yours very truly,

Pierre Gagnon
Secretary General

Attach.

PROVINCE OF QUEBEC
LA COMMISSION SCOLAIRE REGIONALE DE L'ESTRIE
SHERBROOKE

LA COMMISSION SCOLAIRE REGIONALE DE L'ESTRIE

(Estrie Regional School Board)

Extract from the Minutes

FOLIO: 83-7692

At the regular meeting of the Executive Committee, held in the boardroom of the Commission scolaire régionale de l'Estrie, on the third day of October in the year one thousand nine hundred and eighty-three, at 8 p.m., at which are present Commissioners John Hayes, President, Estelle Gobeil, Carmen Tremblay, Raymond Boutet, Albert Favreau, Gilles Gagnon and Jean Trifiro, as well as Mrs. Céline Daneau Bergeron, representative of the regional board of parents, and Messrs Gérard Tousignant, Director General, Clément Beaudouin, Assistant Director General, and Pierre Gagnon, Secretary General. A quorum is present and the following resolution is carried.

Moved by Mr. Gilles Gagnon and unanimously resolved:

1) THAT the Coalition for Improved Rail Passenger Service (CIRPS) of Saint John, N.B., be advised of the support of the Commission scolaire régionale de l'Estrie for rail passenger service between Montreal and Halifax, via Lac-Mégantic and Sherbrooke, and that it take immediate steps to participate in the efforts of the project promotion committee;

2) THAT Mrs. Estelle Gobeil, member of the Executive Committee of the Commission scolaire régionale de l'Estrie, be placed in charge of this matter and provide liaison with the group in question;

3) THAT a true copy of the two foregoing motions be sent to the following:

- Mr. Guy Chartrand, President, Transport 2000, Montreal;
- Mr. Pierre A.H. Franche, Montreal;
- The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport, Ottawa;
- Mr. J. Douglas Devine, Coalition for Improved Rail Passenger Service, Saint John, N.B.;
- Mr. Jacques Flahault, President, C.R.D. of Estrie, Sherbrooke.

Carried.

I, the undersigned, Secretary General of the Commission scolaire régionale de l'Estrie, certify this extract to be a true copy of the original.

In Sherbrooke, this 11th day of October 1983.

PIERRE GAGNON
SECRETARY GENERAL

CORPORATION DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU VAL ST-FRANCOIS

(Economic development corporation of Val St-François)

Windsor
November 4, 1983

Mr. Guy Chartrand
President, Transport 2000
2275 Laurier St. East
Montreal, Que.
H2H 2N8

SUBJECT: Resolution by the Corporation de développement économique du Val St-François to support the Coalition for Improved Rail Passenger Service (CIRPS) of Saint John, N.B.

Dear sir:

Attached please find a copy of resolution number 46-11-10-83, adopted on 11 October 1983 by the Board of Directors of our Corporation, regarding the subject matter.

We hope to obtain your full cooperation in this matter.

Yours very truly,

Jean-Guy Berthiaume
President

Attach.: Resolution of support.

CORPORATION DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU VAL ST-FRANCOIS

(Economic development corporation of Val St-François)

Windsor, November 4, 1983

EXTRACT FROM MINUTES OF THE MEETING OF THE BOARD OF DIRECTORS OF THE CORPORATION DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU VAL ST-FRANCOIS, held Tuesday October 11, 1983, at the St-Claude City Hall.

PRESENT: Messrs Jean-Guy Berthiaume
Bertrand Bazin
Denis Fafard
Roch Leblanc
André Lupien
Gabriel Laroche
Gilles Boissonneau
Bertrand Bergeron
Aubert Léveillé

ABSENT: Mrs. Gisèle Jolin
Messrs Claude Lapointe
Jacques Bédard
Jules Lachapelle
Domtar representative

Coalition for Improved Rail Passenger Service :

Whereas a debate by the Senate Committee on Transport revealed on November 18, 1982 that Via Rail's total deficit for 1982 would reach $640 million, including capital expenditures;

Whereas this data leads us to believe that Via's total deficit for 1983 will reach $775 million;

Whereas the cuts implemented on November 15, 1981 only made Via's financial situation worse instead of improving it;

Whereas our region has pressing needs for transportation in business, recreation and service to the public;

It is resolved

That the Corporation de développement économique du Val St-François support the efforts of the Coalition for Improved Rail Passenger Service to reinstate the Montreal-Sherbrooke-Halifax rail service by Via Rail and that Mr. Serge Turgeon be placed in charge of this matter and provide liaison with the above-mentioned group.

Carried.

Resolution # 46-11-10-83

(signed)

President

UNIVERSITY OF SHERBROOKE

FACULTY OF BUSINESS ADMINISTRATION

November 7, 1983

Mr. Guy Chartrand
President, Transport 2000
2275 Laurier St. East
Montreal, Que.
H2H 2N8

Dear sir:

Attached please find a copy of the resolution passed at your request by the Faculty Board, with respect to the reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Halifax rail service.

Copies of this resolution have been sent to the persons mentioned in the resolution.

Yours very truly,

Jean-Jacques St-Pierre
Secretary

Attach. (1)

TRUE EXTRACT FROM THE MINUTES OF THE MEETING OF THE BOARD OF THE FACULTY OF BUSINESS ADMINISTRATION HELD 2 NOVEMBER 1983.

CF29-2-8

Reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Halifax rail service

WHEREAS the "Atlantic" train between Montreal, Sherbrooke, Lac-Mégantic, Saint John, N.B., Moncton and Halifax was discontinued on November 15, 1981;

WHEREAS "Transport 2000" and the Conseil régional de développement de l'Estrie jointly requested our support of their initiatives to bring back the rail passenger service in question, and in consideration of the arguments put forward by the parties in the above-mentioned initiatives;

Motion no. 8

By regular motion carried unanimously, it is resolved that the Faculty Board support all initiatives to reestablish the "Atlantic" train.

The Secretary is instructed to forward a copy of this resolution to the Honourable Lloyd Axworthy, federal

Minister of Transport, and to Mr. Pierre Franche, President and Director General of Via Rail Canada.

Jean-Jacques St-Pierre
Secretary

November 7, 1983

LE CONSEIL REGIONAL DE DEVELOPPEMENT DE L'ESTRIE

(Regional development council of Estrie)

Thursday, November 3, 1983

Mr. Lloyd Axworthy
Minister of Transport
House of Commons
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A6

SUBJECT: Reinstatement of the Atlantic connection

Dear Minister:

We, the members of the Conseil régional de développement de l'Estrie, would like to formally express our satisfaction with your decision to reinstate rail service between Edmunston and Moncton and between Winnipeg and Edmonton.

We also wish to bring to your attention the efforts during the past two years of the CRDE, a socioeconomic organization representing a population of over a quarter of a million, to achieve the reinstatement of the Atlantic rail connection which served our region for over one hundred years.

Recent data published by the Coalition for Improved Rail Passenger Service (CIRPS — Saint John, N.B.) shows that the reinstatement of the "Atlantic" train would save VIA RAIL $0.3 million in operating costs and would create additional revenue in the order of $1.33 million, thus contributing to the reduction of VIA RAIL's total deficit of $1.66 million.

In our opinion, this new data confirms the unfortunate consequences of your predecessor's decision in this respect and supports our request for an immediate review of this decision.

Trusting that you will take an open-minded approach in this matter, we request the reinstatement of the Atlantic train service to correct an error which is hindering development in the Estrie region.

Yours very truly,

Jacques Flahault
President

Attach.: Press release

c.c.: Mr. J.-Léo Moisan
Vice-president, Via-Quebec

Mr. Gilles Dufault
Vice-president, Via-Atlantic

Mr. Mario Thibault
Industrial Commissioner,
Corporation de développement économique régionale du Haut St-François
(Economic development corporation of the Haut St-François region)

Mr. Georges Comtois
President, Conseil de la culture de l'Estrie
(Estrie council of culture)

Mr. Yvon Tapin
Conseil régional des loisirs
(Regional council of recreation)

Commissariat industriel régional
de la région de Lac-Mégantic
(Industrial commission for the
Lac-Mégantic region)

Mr. Alain Tardif
M.P., Richmond

Mr. Jean-Paul Pelletier
Mayor, Sherbrooke

Mr. André Lupien
Mayor, Richmond

Mr. Michel Clair
Minister of Transport

Mr. Claude Lafond
President
Richmond Chamber of Commerce

Mr. Denis Roy
Assistant Clerk
Town of Lac-Mégantic

Town of Scotstown
c/o Secretary-Treasurer

Mr. André Croisetière
Secretary-Treasurer
Town of Cookshire

Mr. Pierre Franche
President, Director General
Via Rail Canada

Mr. Claude Brochu
Secretary-Treasurer
MRC du Haut St-François

Mr. Jean-Paul Lange
Clerk and Industrial Commissioner
City of Magog

Mr. Jean Lavigne
Executive Director
Fédération des Coopératives d'Habitation
Populaire des Cantons de l'Est
(Federation of housing cooperatives of
the Eastern Townships)

Mr. Réjean Beaudouin
Director General
Estrie Tourist Association

Mr. Paul Lessard
President
Estrie Tourist Association

Mr. Irénée Pelletier
M.P., Sherbrooke

Mr. Jean Lessard
Mayor, Lac-Mégantic

Mr. J. Douglas Devine
Coalition for Improved Rail
Passenger Service

Mr. Guy Chartrand
Transport 2000

- Information media

CARITAS - SHERBROOKE INC.

At the regular meeting of the Board of Directors of Caritas-Sherbrooke Inc., held November 22, 1983, moved by Michelle Dion and seconded by Louis Beaupré

1) THAT the Coalition for Improced Rail Passenger Service (CIRPS) of Saint John, N.B., be advised of Caritas-Sherbrooke Inc.'s support for rail passenger service between Montreal and Halifax, via Lac-Mégantic and Sherbrooke, and its immediate move to participate in the initiatives of the project promotion committee.

2) THAT Henriette Poulin be placed in charge of this matter and provide liaison with the group in question.

PROVINCE OF QUEBEC
LA CORPORATION DE DEVELOPPEMENT
DE L'OR BLANC INC.
ASBESTOS

COPY OF RESOLUTION

At the meeting of the Corporation de développement de l'or blanc Inc., held November 24, 1983, moved by Gilles Pellerin and seconded by Michel Vallières:

1) THAT the Coalition for Improved Rail Passenger Service (CIRPS) of Saint John, N.B., be advised that the Corporation de développement de l'or blanc Inc. supports the establishment of rail passenger service between Montreal and Halifax, via Lac-Mégantic and Sherbrooke, and is taking immediate steps to participate in the efforts of the project promotion committee.

2) THAT Mr. André Richard be placed in charge of this matter and provide liaison with the group in question.

3) THAT a true copy of the foregoing motions be sent to the following:

Mr. Guy Chartrand
President, Transport 2000
2275 Laurier St. East
MONTREAL (Quebec)
H2H 2N8

Mr. Pierre A.H. Franche
1801 McGill College
Room 1300
MONTREAL (Quebec)
H3A 2N4

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport
House of Commons
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A6

Mr. J. Douglas Devine
Coalition for Improved Rail
Passenger Service
39 McLaughlin Crescent
SAINT JOHN (N.B.)
E2J 2J9

Mr. Jacques Flahault
President
CRD of Estrie
225 King St. West
SHERBROOKE (Quebec)
J1H 1P8

Carried unanimously.

Certified true copy, 13 December 1983

Yvon Raymond, Secretary-Treasurer

TOWN OF LAC-MEGANTIC

Lac-Mégantic
September 13, 1983

Transport 2000
2275 Laurier St.
Montreal (Quebec)
H2H 2N8

Attention: Mr. Guy Chartrand, President

SUBJECT: Reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Lac-Mégantic-Halifax train by Via Rail

Reference no.: 002-3-2

Dear sir:

Your letter of 15 August 1983 was brought to the attention of the Council of the Town of Lac-Mégantic regarding the subject matter, at its meeting of 6 September 1983.

I have been asked to send you a copy of resolution no. 12018 on this subject.

I trust that this is satisfactory.

Yours very truly,

Jean Perreault, o.m.a.
Town Clerk

Attach.: 1 copy of resolution.

COPY OF RESOLUTION OF 6 SEPTEMBER 1983

MUNICIPAL CORPORATION OF THE TOWN OF LAC-MEGANTIC

At the regular meeting of the Council of the Municipal Corporation of the Town of Lac-Mégantic held the 6th of September 1983 and at which are present His Worship the Mayor Mr. Jean Lessard and the following aldermen: Ovila Bolduc, Alexis Lapointe, Gérald Rodrigue, Jean-Yves Sévigny, Guy Théberge and Samuel Therrien, all forming quorum under the presidency of the Mayor.

Mr. Jean Perreault, Town Clerk,is also present.

Proposed by Mr. Gérald Rodrigue, alderman,

Seconded by Mr. Alexis Lapointe, alderman, and resolved unanimously:

THAT

WHEREAS the region has pressing needs for transportation in business, recreation and accessibility to other regions;

WHEREAS the Estrie region has no regular air service;

WHEREAS the residents of certain parts of the state of Maine, for whom the Atlantic train was the only east-west mode of transportation, contribute to the development of our region;

Whereas the elimination of the Atlantic service in 1981 failed to produce the expected savings;

WHEREAS two trains presently provide daily service on the Moncton-Matapedia-Montreal line;

THEREFORE,

It is moved by Alderman Gerald Rodrigue,

seconded by Alderman Alexis Lapointe,

and resolved unanimously:

THAT a request for reinstating the Montreal-Sherbrooke-Lac-Mégantic-Halifax train by Via Rail be made to the federal Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, and to Mr. Pierre A. Franch, President and Director General of Via Rail Canada;

THAT the Town of Lac-Mégantic support the initiatives of Transport 2000 (Quebec) and the Coalition for Improved Rail Passenger Service in this regard.

CARRIED

TRUE COPY

This 13th day of September 1983.

Jean Perreault
Town Clerk

Folio: Minute: 12018

DISTRIBUTION LIST

RESOLUTION OF THE TOWN COUNCIL OF LAC-MEGANTIC

RESPECTING THE REINSTATEMENT OF THE

MONTREAL-SHERBROOKE-LAC-MEGANTIC-HALIFAX TRAIN BY VIA RAIL

Transport Canada
330 Sparks St., Tower C,
25th Floor
Place de Ville, Ottawa (Ontario)

Attention: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister

Ministry of Transport of Quebec
700 St-Cyrille Blvd. East
29th Floor
Quebec City (Quebec) G1R 5H1

Attention: The Honourable Michel Clair, Minister

Ministry of Transport of New Brunswick
P.O. Box 6000
Fredericton (N.B.) E3B 5H1

Attention: The Honourable Wilfrid Bishop, Minister

Via Rail Canada Inc.
1801 McGill College
Montreal (Quebec) H3A 2N4

Attention: Mr. Pierre A. Franche, President

Mr. Claude Tessier
M.P., Mégantic-Compton-Stanstead
4138 Laval St.
Lac-Mégantic (Quebec) G6B 1B3

Mr. Fabien Bélanger
M.P.P., Mégantic-Compton
6361 Salaberry St.
Lac-Mégantic (Quebec) G6B 1J4

Coalition for Improved Rail Passenger Service
39 McLaughlin Crescent
Saint John, (N.B.) E2J 2J9

Attention: Mr. J. Douglas Devine

Transport 2000
2275 Laurier St.
Montreal (Quebec) H2H 2N8

Attention: Mr. Guy Chartrand, President

MRC du Granit
5339 Frontenac St.
Lac-Mégantic (Quebec) G6B 1H4

Attention: Mr. Léon Ducharme, Reeve

Comité Intermunicipal de Promotion
Industrielle de la région de Mégantic
5335 Frontenac St.
Lac-Mégantic (Quebec) G6B 1H4

Attention: Mr. Claude Paradis, President

COMMISSARIAT INDUSTRIEL REGIONAL

(Regional industrial commission)

Lac-Mégantic
September 21, 1983

Transport 2000
2275 Laurier St.
Montreal (Quebec)
H2H 2N8

Attention: Mr. Guy Chartrand, President

SUBJECT: Reinstatement of the Montreal-Halifax train

Dear sir:

Enclosed please find a copy of resolution no. 83-043 passed by the Board of Directors of the Comité Inter-municipal de Promotion Industrielle de la région de Mégantic Inc., at its September 14 meeting.

We trust that this is satisfactory.

Yours very truly,

Michel Lafontaine
Regional Industrial
Commissioner

Attach.: 1 copy of resolution.

At the regular meeting of the Comité Inter-municipal de Promotion Industrielle de Mégantic Inc. held on the 4th of September 1983 and at which are present the President Mr. Claude Paradis and the following representatives: Hilaire Lemieux, Réjean Latulippe, Clément Morin, Jean-Denis Turgeon, Guy Théberge, Gaston Bernard, Rock Bernier, Jean-Claude Lacroix, Jean-Marc Gagnon, Commissioner Michel Lafontaine and Mrs. Diane Pelletier, information and research officer. All forming a quorum under the presidency of the President.

Mr. Daniel, Secretary, is absent.

Moved by Clément Morin, representative

Seconded by Jean-Denis Turgeon, representative

WHEREAS the existence of the Town of Lac-Mégantic and development of the region depend on rail service by Canadian Pacific;

WHEREAS our industrial sector is based on exports and our businessmen must travel daily outside Quebec without the benefit of air service;

WHEREAS governments around the world support mass transportation as a means of saving energy;

It is moved by Mr. Clément Morin

seconded by Mr. Jean-Denis Turgeon

and unanimously resolved

THAT the Commissariat industriel régional de Mégantic, on behalf of the industrialists, financiers and businessmen of the 22 municipalities in the region (population 22,000) support CIRPS

and request that the federal Minister of Transport reestablish the Montreal-Halifax service by Canadian Pacific as soon as possible.

CARRIED

TRUE COPY

This 21st day of September 1983 (signed)

Folio: Minute: 83-043 Secretary

MRC OF DU GRANIT

Lac-Mégantic
November 4, 1983

Via Rail Canada Inc.
1801 McGill College
Montreal (Quebec)
H3A 2N4

Attention: Mr. Pierre A. Franche, President

Dear sir:

Enclosed please find a copy of resolution no. 83-84 passed by the administrative committee of the Municipalité Régionale de Comté du Granit at its October 13, 1983 meeting, respecting the reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Lac-Mégantic-Halifax train by Via Rail.

Thank you for your attention in this matter.

Yours very truly,

Serge Bilodeau
Secretary-Treasurer

Attach.

c.c.: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport, Canada

The Honourable Michel Clair, Minister of Transport, Quebec

The Honourable Wilfrid Bishop, Minister of Transport, N.B.

Mr. Claude Tessier, M.P.

Mr. J. Douglas Devine, Coalition for Improved Rail Passenger Service

Mr. Guy Chartrand, Transport 2000

Mr. Jean Lessard, Mayor, Town of Lac-Mégantic

Minutes or Copy of Resolution of 13 October 1983

MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE DU GRANIT

(Regional Municipality of Granit County)

At a special meeting of the administrative committee of the Municipalité Régionale de Comté du Granit, held on the 13th of October 1983 and at which are present the Reeve Mr. Léon Ducharme and the following aldermen: Jean Lessard, Bernardin Gagnon, Lorenzo Michaud and Bertrand Boulet
All forming quorum under the presidency of the Reeve.
Mr. Serge Bilodeau, Secretary-Treasurer, is also present.
WHEREAS the rail passenger service between Montreal, Sherbrooke, Lac-Mégantic and Halifax operated by Via Rail was discontinued in November 1981;
WHEREAS our region has a need for this type of transportation in business, recreation and other regional services;
WHEREAS the discontinuance of this rail service has not produced the expected savings for Via Rail and the federal Department of Transport;
WHEREAS the council of mayors of the Municipalité Régionale de Comté du Granit supports the reinstatement of the said service in our region;
It is moved by Alderman Jean Lessard

seconded by Alderman Bertrand Boulet

and unanimously resolved

THAT a request for reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Lac-Mégantic-Halifax train service by Via Rail be made to the federal Department of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy and Mr. Pierre A. Franche, President and Director General of Via Rail Canada;

THAT the Municipalité Régionale de Comté du Granit support the initiatives toward this goal by Transport 2000 (Quebec) and the Coalition for Improved Rail Passenger Service.

CARRIED

CERTIFIED TRUE COPY

This 1st day of November 1983

Folio: 50 Minute: c.a. 83-84

Serge Bilodeau
Secretary-Treasurer

CITY OF SHERBROOKE COUNCIL MEETING

Date: November 9, 1983 Article 7)

SUBJECT: Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est (Eastern Townships regional development council) — request for support of regional initiatives to maintain rail passenger service.

Annexes: - Press release by CRDCE

- Resolution

PROVINCE OF QUEBEC
CITY OF SHERBROOKE

EXTRACT FROM MINUTES OF MUNICIPAL COUNCIL

At a special meeting of the Municipal Council of the City of Sherbrooke, held at City Hall the 9th of November 1981, presided by his Worship the Mayor Mr. Jacques O'Bready, and at which are present the following aldermen: Pinard, Bergeron, Gingues, Goulet, Archambault, Fortier, St-Laurent, Déziel, Dallaire and Boisvert, the following motion was carried:

RESOLUTION NO. 81-850 — Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est (Eastern Townships regional development council) — request for support of regional initiatives to maintain rail passenger service.

WHEREAS measures were recently announced by the federal Department of Transport regarding cuts in rail passenger service;

WHEREAS these measures will completely eliminate rail passenger service in the Estrie region;

WHEREAS the population of Sherbrooke will be the most affected by the discontinuance of rail passenger service between Sherbrooke and Montreal;

WHEREAS various forms of mass transportation, including railway transportation are growing and will continue to grow in the future;

WHEREAS the requests contained in the brief by the Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est (Eastern Townships regional development council), of which the City of Sherbrooke has been a member since the beginning, are legitimate;

WHEREAS a modern rail passenger service is important for the development of our city and region; it is

MOVED by Alderman Archambault

SECONDED by Alderman Pinard

to express our full support of the requests of the Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est (Eastern Townships regional development council) to the federal Department of Transport, Mr. Jean-Luc Pépin, to not only maintain but also improve rail passenger service in the Estrie region.

CARRIED

Sherbrooke, P.Q., November 9, 1981

I, the undersigned, Robert L. Bélisle, Clerk of the City of Sherbrooke, hereby certify that the above extract is a true copy of the original.

In Sherbrooke, this 10th day of November 1981.

Robert L. Bélisle
City Clerk

Minutes or Copy of Resolution of 31 August 1983

CORPORATION MUNICIPALE DE HAUT-SAINT-FRANCOIS

(Municipal Corporation of Haut-Saint-François)

At the adjourned meeting of the Municipalité Régionale de Comté du Haut-Saint-François, held the 31st of August 1983, and at which are present His Worship the Mayor Wells Coates, Reeve and the following aldermen: Jacques Théberge, Bertrand Bergeron, Gérad Bégin, Emilien Lacroix, Laurier Denis, Patrice Dodier, Gaston Dumas, Lauréal Gagné, Bernard Gobeil, Paul Longval, Bertrand Landry, Emmanuel Prévost, Isidore Grenier, Lionel Roy, Laval Denis, Jean Hardy, Adolphe Larivière, Jeannine Faucher, Marcel Lagassé, Lauréat Blouin, Luc Lévesque and Josaphat Girard. All forming quorum under the presidency of the Mayor.
Mr. Claude Brochu, Secretary-Treasurer, is also present.
It is adopted unanimously
THAT

Via Rail connection: Montreal-Sherbrooke-Halifax

WHEREAS the Montreal-Sherbrooke-Halifax train was discontinued by Via Rail in order to reduce operating costs;

WHEREAS the savings predicted by the federal government from these draconian service cuts failed to materialize;

WHEREAS the present rail passenger service between Montreal and Halifax, via Campleton and the Montreal-Gaspé service is costing Canadian taxpayers more than the previous service;

WHEREAS we have a need for transportation in business, recreation and interregional services, in the absence of regular air service in the Estrie region;

WHEREAS pressure has been applied by groups of Maritime residents in order to have the Atlantic train reinstated;

IT IS MOVED by Gérard Bégin, Mayor of La Patrie, and seconded by Adolphe Larivière, Mayor of Bury, to request the reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Halifax train and to forward a copy of this resolution to the Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport, to Mr. Pierre A. Franche, President and Director General of Via Rail Canada, and to Mr. John O'Hara, Secretary of the Canadian Transport Commission.

Adopted unanimously.

Certified true copy of the minutes,

This 7th day of September 1983

Claude Brochu, Secretary-Treasurer
M.R.C. du Haut-Saint-François

CORPORATION DE LA VILLE DE COOKSHIRE

(Corporation of the Town of Cookshire)

Cookshire, September 9, 1983

Transport 2000
2275 Laurier St. East
Montreal, Que.
H2H 2N8

Attention: Mr. Guy Chartrand

Dear sir:

Enclosed please find a true copy of resolution no. 3709 passed by the Council of the Town of Cookshire.

Yours very truly,

André Croisetière

Secretary-Treasurer

Attach.

Extract from Minutes or Copy of Resolution

Town of Cookshire

At a regular meeting of the Council of the Town of Cookshire, held on the 6th of September 1983, and at which are present His Worship the Mayor Jacques Théberge and the following aldermen: Charles Bolduc, Lucette Mignault, Guy Veilleux, Claude Morneau and Gaston Roy

All forming quorum, it is adopted as follows:

> Moved by Alderman Lucette Mignault, seconded by Alderman Gaston Roy, it is resolved that the Council of the Town of Cookshire support all initiatives by Transport 2000 for the reinstatement of the Montreal-Sherbrooke-Halifax train by Via Rail.

Adopted

True copy of the Minutes

This 9th day of September 1983

André Croisetière
Secretary-Treasurer

GREFFIER MUNICIPAL et
COMMISSAIRE INDUSTRIEL
7 EST, PRINCIPALE
C.P. 249
MAGOG, QUEBEC
J1X 1Y4

APPENDICE «TC-6-A»

TÉLÉPHONE: 843-6501
RÉGION: 819

CITÉ DE MAGOG

Le 22 septembre 1983.

Monsieur Pierre A.H. Franche
P.D.G. de Via Rail Canada
1801, McGill College
Bureau 1300
MONTRÉAL, (Québec)
H3A 2N4

OBJET: Remise en Service du train «Atlantique»

Monsieur,

La présente est pour certifier que la Cité de Magog est favorable à l'idée de remettre en service le train pour passagers entre Montréal et Halifax via Lac Mégantic et Sherbrooke, et qu'il appuie fortement toutes les démarches entreprises en vue de la remise en service dudit train, étant convaincue de la justification d'un tel service ferroviaire.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Greffier et Commissaire industriel,

Jean-Paul Lange

JPL/ml

c.c. MM. Guy Chartrand, Président Transport 2000
Jacques Flahault, Président CRD de l'Estrie
J. Douglas Devine, Coalition for improved rail passenger service
Antonio Lacasse, Maire - Cité de Magog

Ville de Scotstown

101, RUE VICTORIA OUEST, C.P. 129
SCOTSTOWN, COMTÉ MÉGANTIC-COMPTON, QUÉ.
J0B 3B0

COPIE DE RÉSOLUTION

Numéro 1458-83 séance régulière du 6 septembre 1983

EXTRAIT:

OBJET: Service du train Montréal-Sherbrooke-Halifax.

Proposé par le conseiller Claude Langlois, secondé par le conseiller Philippe Boulanger, résolu unanimement, que le Conseil de la VILLE DE SCOTSTOWN donne son appui au Groupe Transport 2000, dans leurs efforts pour la remise en service du train Montréal-Sherbrooke- Halifax.

ADOPTÉ.

cc: Pierre A. Franche
Lloyd Axworthy
Guy Chartrand

Copie conforme certifié
ce 14 septembre 1983

sec.-trés.

Fédération des Coopératives d'Habitation Populaire des Cantons de l'Est

126 rue Brooks
Sherbrooke, Qué.
J1H 4X8

(819) 565-1813

Sherbrooke, le 27 septembre 1983

Monsieur Guy Chartrand
Président
TRANSPORT 2000
2275, rue Laurier Est
MONTREAL (Québec)
H2N 2N8

Monsieur Chartrand,

Lors d'une réunion de son Comité exécutif, la Fédération des Coopératives d'Habitation Populaire des Cantons de l'Est a résolu d'appuyer le CRD dans sa démarche pour remettre en service le train Montréal-Sherbrooke-Halifax par Via Rail.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions de recevoir nos sentiments les plus distingués.

Bien à vous,

Jean Lavigne
DIRECTEUR EXECUTIF

/lb
Pièce jointe: extrait de résolution

c.c. M. Pierre A. H. Franche

Fédération des Coopératives d'Habitation Populaire des Cantons de l'Est

126 rue Brooks
Sherbrooke, Qué.
J1H 4X8

(819) 565-1813

EXTRAIT DE RESOLUTION du procès-verbal de la réunion du Comité exécutif de la FEDERATION DES COOPERATIVES D'HABITATION POPULAIRE DES CANTONS DE L'EST, tenue Mardi le 20 septembre 1983, au 126 rue Brooks à Sherbrooke.

86.3

"Il a été proposé par Michel Bousquet, secondé par Jean Lavigne, d'appuyer le CRD dans sa démarche pour remettre en service le train Montréal - Sherbrooke - Halifax par Via Rail.

ADOPTE"

CERTIFIE CONFORME

Le Secrétaire,

MICHEL BOUSQUET

/lb

Association Touristique de l'Estrie

2883, RUE KING OUEST — SHERBROOKE, QUÉBEC J1L 1C6 — TÉL.: (819) 566-7404

Sherbrooke, le 5 mars 1984

Monsieur Irénée Pelletier, m.p.,
Député du comté de Sherbrooke
151, rue Ontario
Sherbrooke, QC
J1J 3P8

Objet : Rétablissement du
Train Atlantique de
VIA RAIL CANADA

Monsieur le député,

Récemment, la "Coalition for Improved Rail Passenger Service" (CIRPS) de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, vous faisait parvenir une importante missive, datée du 20 février dernier, relativement à l'objet cité en rubrique.

Tel que spécifié dans cette lettre, VIA RAIL CANADA a reçu de l'organisme précité, au début de la saison estivale 83, un dossier comportant une proposition des plus sérieuses ayant trait à la remise en service du train "Atlantique" reliant Halifax à Montréal, en passant par les localités de Moncton, Saint-Jean, Frédéricton, Lac Mégantic, Sherbrooke et Richmond.

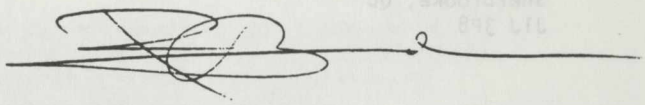
Depuis ce temps, sauf dans le cas d'une demande additionnelle de renseignements, le CIRPS n'a pas encore reçu de VIA RAIL CANADA une opinion précise touchant à sa proposition.

Selon notre groupement, compte tenu de la vaste et notoire expertise de VIA RAIL CANADA pour l'étude et l'analyse de ce type de dossier, nous croyons profondément, à l'instar des membres du CIRPS, qu'une période de huit (8) mois nous semble plus que raisonnable pour rendre une décision sur un projet dont la nature leur est fort coutumière.

Ainsi, considérant cette situation, la présente vise à solliciter votre plus extrême et parfaite collaboration afin que VIA RAIL CANADA fasse part, dans les plus brefs délais, de ses intentions en regard de la proposition du "Coalition for Improved Rail Passenger Service" de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

En vous remerciant, monsieur le député, de votre habituelle et généreuse considération à cet important dossier.

Le directeur général



RB/dc Réjean Beaudoin

c.c.: l'honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports
Gouvernement du Canada

l'honorable Michel Clair
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec

monsieur J.Léo Moisan
Vice-président
VIA Québec

monsieur John E. Cook
Spokes person
Coalition for Improved Rail
Passenger Service

monsieur Guy Chartrand
Président
Transport 2000 (Québec)

monsieur Jean Lessard
Maire
Ville de Lac Mégantic

monsieur André Lupien
Maire
Ville de Richmond

monsieur Jean-Paul Pelletier
Maire
Ville de Sherbrooke

monsieur Rock Fortin
Directeur général
Conseil régional de développement
de l'Estrie

pourquoi pas chez-nous
RÉGION RICHMOND

RICHMOND
CANTON DE CLEVELAND
DURHAM SUD
KINGSBURY
MELBOURNE
RACINE
ST-CYR
ST-FÉLIX-DE-KINGSEY
ULVERTON
UPPER MELBOURNE

La Chambre de Commerce de la Région de Richmond
295, rue Principale sud, C.P. 339, Richmond (Québec) 819-826-5991

Richmond, le 28 juillet 1983

CIRPS
Coalition for Improved Rail Passenger Service
39, McLaughlin Crescent
Saint John, N.B.
E2J 2J9

A l'attention de M. J. Douglas Devine

Monsieur,

Suite à votre lettre du 21 juillet 1983, nous tenons à vous féliciter du bon travail que vous avez effectué dans ce domaine et nous espérons que ce projet se réalisera.

Soyez assurés d'avoir notre appui.

Veuillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.

Claude Lafond,
Président

CL:ll

conseil régional des
loisirs de l'estrie

REMISE EN SERVICE DU TRAIN VIA RAIL
POSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DU CONSEIL REGIONAL DES LOISIRS DE L'ESTRIE

A la session régulière du Conseil d'administration du Conseil régional des loisirs de l'Estrie tenue le 28 septembre 1983, il a été convenu

1) Que le Groupe "Coalition for improved rail passenger services" (CIRPS) de Saint-John N.B., soit informé que le Conseil régional des loisirs de l'Estrie est favorable à l'idée d'un service ferroviaire pour passagers entre Montréal et Halifax, via Lac-Mégantic et Sherbrooke.

2) Qu'une copie conforme de cette position soit acheminée aux organismes suivants:

Monsieur Guy Chartrand
président
Transport 2000
2275, rue Laurier est
Montréal (Québec)
H2H 2N8

Monsieur Pierre A.H. Franche
1801, Mc Gill College, bureau 1300
Montréal (Québec)
H3A 2N4

3) L'Honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur J. Douglas Devine
Coalition for improved rail
passenger service
39, McLaughlin Crescent
Saint-John (N.B.)
E2J 2J9

Monsieur Jacques Flahault
Président
CRD de l'Estrie
225, rue King ouest
Sherbrooke (Québec)
J1H 1P8

Yvon Tapin
directeur général

LA COMMISSION
SCOLAIRE RÉGIONALE
DE L'ESTRIE

Le 11 octobre 1983

Monsieur Guy Chartrand, président
Transport 2000
2275 est, rue Laurier
Montréal (QUÉBEC)
H2H 2N8

Objet: remise en service
train Montréal=Sherbrooke-Halifax
Via Rail

Monsieur le Président,

Veuillez prendre connaissance de la résolution adoptée par le Comité exécutif de la Commission scolaire régionale de l'Estrie lors de la réunion du 3 octobre dernier.

La personne nommée responsable de ce dossier à la Commission scolaire régionale de l'Estrie est madame Estelle Gobeil, commissaire, qui peut être rejointe au Centre administratif de la Commission scolaire régionale de l'Estrie, 2955 boulevard Université, Sherbrooke (QUÉBEC) J1K 2Y3, ou à son domicile à La Patrie (QUÉBEC) J0B 1Y0.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire général,

PIERRE GAGNON.

PG/dar

pièce jointe

2955, boul. Université
Sherbrooke, Québec
J1K 2Y3
(819) 565-3790

PROVINCE DE QUEBEC
LA COMMISSION SCOLAIRE REGIONALE DE L'ESTRIE
SHERBROOKE

LA COMMISSION SCOLAIRE REGIONALE DE L'ESTRIE

Extrait du livre des délibérations

FOLIO: 83-7692

A une assemblée régulière du Comité exécutif, tenue dans la salle des délibérations de la Commission scolaire régionale de l'Estrie, le troisième jour du mois d'octobre de l'an mil neuf cent quatre-vingt-trois, à 20 heures, à laquelle assistaient les commissaires John Hayes, président, Estelle Gobeil, Carmen Tremblay, Raymond Boutet, Albert Favreau, Gilles Gagnon, et Jean Trifiro, ainsi que madame Céline Daneau Bergeron, représentante du Conseil régional des parents, et messieurs Gérard Tousignant, directeur général, Clément Beaudoin, directeur général adjoint, et Pierre Gagnon, secrétaire général. Le quorum est constaté et la résolution suivante a été adoptée:

Il est proposé par monsieur Gilles Gagnon et résolu à l'unanimité:

1° QUE le Groupe "Coalition for improved rail passenger service" (CIRPS) de St-John, N.B., soit informé que la Commission scolaire régionale de l'Estrie est favorable à l'idée d'un service ferroviaire pour passagers entre Montréal et Halifax, via Lac-Mégantic et Sherbrooke, et qu'elle entreprend dès maintenant les démarches nécessaires afin de participer aux efforts du comité de promotion du projet;

2° QUE madame Estelle Gobeil, membre du Comité exéctif de la Commission scolaire régionale de l'Estrie, soit nommée responsable de ce dossier et agente de liaison auprès du groupe en question;

3° QU'une copie conforme des deux propositions ci-dessus soit acheminée aux organismes suivants:

- M. Guy Chartrand, président, Transport 2000, Montréal
- M. Pierre A.H. Franche, Montréal;
- Honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports, Ottawa;
- M. J. Douglas Devine, Coalition for improved rail passenger service, St-John, N.B.
- M. Jacques Flahault, président, C.R.D. de l'Estrie, Sherbrooke

Adopté.

Je, soussigné, secrétaire général de la Commission scolaire régionale de l'Estrie certifie par les présentes que cet extrait est conforme à l'original.

A Sherbrooke, ce 11e jour du mois d'octobre 1983.

PIERRE GAGNON,
SECRETAIRE GENERAL.

PG/dar

Corporation de Développement Economique du Val St-François

TEL. 819 845-7871

22-A. RUE ST-GEORGES.
WINDSOR, QUE.
J1S 1J3

Windsor, le 4 novembre 1983

Monsieur Guy Chartrand
Président
Transport 2000
2275, rue Laurier est
Montréal, Qué.
H2H 2N8

OBJET: Résolution d'appui de la Corporation de Développement Economique du Val St-François au groupe Coalition for Improved rail passenger services (C.I.R.P.S.) de Saint-John, N.B.

Monsieur,

Vous trouverez ci-inclus copie d'une résolution portant le numéro 46-11-10-83, adoptée le 11 octobre 1983, par les membres du Conseil d'administration de notre Corporation, relativement au sujet en titre.

Espérant votre entière collaboration dans ce dossier, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Jean-Guy Berthiaume
Président

JGB/md

P.J. Résolution d'appui

Corporation de Développement Economique du Val St-François

TEL. 819 845-7871

22-A. RUE ST-GEORGES.
WINDSOR, QUE.
J1S 1J3

Windsor, le 4 novembre 1983

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CORPORATION DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU VAL ST-FRANCOIS, tenue le mardi le 11 octobre 1983, à l'hôtel de Ville de St-Claude.

ETAIENT PRESENTS:	Messieurs	Jean-Guy Berthiaume
		Bertrand Bazin
		Denis Fafard
		Roch Leblanc
		André Lupien
		Gabriel Laroche
		Gilles Boissonneau
		Bertrand Bergeron
		Aubert Léveillé
ETAIENT ABSENTS:	Madame	Gisèle Jolin
	Messieurs	Claude Lapointe
		Jacques Bédard
		Jules Lachapelle
		Représentant de la Domtar

Coalition for improved rail passenger services:

Considérant que lors d'un débat du Comité des transports de la Chambre des Communes, le 18 novembre 1982, il a été révélé que le déficit total de Via Rail, en y incluant les dépenses en capital, atteindrait 640 millions $ en 1982.

Considérant que les dernières données nous permettent de croire que le déficit total de Via en 1983 sera de 755 millions $.

Considérant que au lieu d'aider la situation financière de Via, il semble bien que les coupures du 15 novembre 1981, n'ont en fait qu'empirer la situation.

Considérant que les faits et chiffres ci-haut mentionnés, et considérant les besoins pressants (de notre région) de transport pour raisons d'affaires, de loisirs et de services.

Que la Corporation de Développement Economique du Val St-François donne son appui au groupe "Coalition for improved rail passenger services" dont le but est la remise en service du train Montréal-Sherbrooke-Halifax de Via Rail, et que M. Serge Turgeon soit nommée responsable de ce dossier et agent de liaison auprès du groupe ci-haut mentionné.

Adopté
Résolution #46-11-10-83

(Président)

Faculté
d'administration

UNIVERSITÉ
DE SHERBROOKE
Sherbrooke, Québec J1K 2R1

Le 7 novembre 1983

Monsieur Guy Chartrand
Président
Transport 2000
2275, rue Laurier est
Montréal, Qc
H2H 2N8

Monsieur,

Veuillez trouver ci-jointe copie de la résolution que le Conseil de la Faculté a adoptée à votre demande, en rapport avec la remise en service du train Montréal-Sherbrooke-Halifax.

Cette résolution a été transmise aux personnes mentionnées dans le texte même de la résolution.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le secrétaire,

Jean-Jacques St-Pierre

JJStP/mb

p.j. (1)

EXTRAIT CONFORME DU PROCES-VERBAL DE LA REUNION DU CONSEIL DE LA FACULTE D'ADMINISTRATION TENUE LE 2 NOVEMBRE 1983.

CF29-2-8
Remise en service du train Montréal-Sherbrooke-Halifax

CONSIDERANT l'interruption du service de train "Atlantique" entre Montréal-Sherbrooke-Lac Mégantic-St-John, N.B.-Moncton et Halifax, survenue le 15 novembre 1981.

CONSIDERANT la demande conjointe de "transport 2000" et du Conseil régional de développement de l'Estrie d'appuyer les démarches de ces organismes pour obtenir la remise en service du train en question.

CONSIDERANT les arguments invoqués par les intervenants dans les démarches mentionnées ci-dessus.

Proposition no. 8

Sur proposition régulière et à l'unanimité, il est résolu que le Conseil de la Faculté exprime son appui aux démarches entreprises pour la remise en service du train "Atlantique".

Le secrétaire est mandaté de faire tenir cette résolution à l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des transports au gouvernement fédéral et à M. Pierre Franche, président et directeur général de Via Rail Canada.

Jean-Jacques St-Pierre
Secrétaire

JJStP/mb

Le 7 novembre 1983

Le conseil régional de développement de l'Estrie

Le jeudi, 3 novembre 1983

Monsieur Lloyd Axworthy
Ministre des Transports
Chambre des communes
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A6

OBJET: Rétablissement de la liaison Atlantique

Monsieur le ministre,

Permettez-nous, monsieur le ministre, de vous transmettre officiellement les sentiments de satisfaction du Conseil régional de développement de l'Estrie en regard de votre décision relative à la remise en service des liaisons ferroviaires entre Edmundston et Moncton et entre Winnipeg et Edmonton.

Nous désirons également vous faire savoir que le CRDE, organisme de concertation socio-économique représentant une population de plus d'un quart de million, s'efforce depuis deux ans déjà d'obtenir la remise en service de la liaison ferroviaire Atlantique, cette dernière ayant desservi notre région depuis plus de cent ans.

Les récentes données publiées par la Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires passagers (CIRPS - St-Jean, N.B.) montrent que la proposition de remettre en service le train "Atlantique" permettrait à VIA RAIL d'économiser .3 millions$ en coûts d'opération et d'obtenir des revenus additionnels de l'ordre de 1.33 millions$, contribuant ainsi à réduire le déficit total de VIA RAIL de 1.66 millions$.

A notre avis, les nouvelles données du dossier révèlent concrètement les conséquences malheureuses de la décision prise par votre prédécesseur à ce sujet et elles nous amènent à en exiger la révision immédiate.

C. R. D. E. 225, rue King ouest, Sherbrooke (Québec) J1H 1P8 — Tél. (819) 563-1911

C'est donc avec une fermeté renouvelée et une confiance dans votre esprit d'ouverture que le CRDE demande la remise en service de la liaison Atlantique afin qu'une erreur freinant le développement de la région estrienne soit enfin corrigée.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

JACQUES FLAHAULT
Président

JF/fmb

P.J.: Communiqué de presse

c.c.: M. J.-Léo Moisan
Vice-président Via Québec

M. Gilles Dufault
Vice-président
Via-Atlantique

M. Mario Thibault, commissaire industriel, Corporation de développement économique régionale du Haut St-François

M. Georges Comtois, président
Conseil de la culture de l'Estrie

M. Yvon Tapin
Conseil régional des Loisirs

Commissariat industriel régional de la région de Lac Mégantic

M. Alain Tardif
Député du comté de Richmond

M. Jean-Paul Pelletier
Maire, Ville de Sherbrooke

M. André Lupien
Maire, Ville de Richmond

M. Michel Clair
Ministre des transports

c.c.: M. Claude Lafond
Président, Chambre de commerce
de la région de Richmond

M. Denis Roy
Assistant-greffier, ville de
Lac Mégantic

Ville de Scotstown
a/s Secrétaire-trésorier

M. André Croisetière
Secrétaire-trésorier
Ville de Cookshire

M. Pierre Franche, président-
directeur général
Via Rail Canada

M. Claude Brochu
Secrétaire-trésorier
MRC du Haut St-François

M. Jean-Paul Lange
Greffier et commissaire industriel
Cité de Magog

M. Jean Lavigne
Directeur exécutif
Fédération des Coopératives
d'Habitation Populaire des
Cantons de l'Est

M. Réjean Beaudoin
Directeur général
Association touristique de l'Estrie

M. Paul Lessard
Président
Association touristique
de l'Estrie

M. Irénée Pelletier
Député du comté de Sherbrooke

M. Jean Lessard
Maire de Lac Mégantic

M. J.Douglas Devine
Coalition For Improved Rail
Passenger Service

M. Guy Chartrand
Transport 2000

. Médias d'information

CARITAS-SHERBROOKE INC.
636 rue Québec
Sherbrooke, Qué., Canada J1H 3M2 · Tél. (819) 566-6345

A la session régulière du Conseil d'administration du Caritas-Sherbrooke Inc. (Nom de l'organisme) tenue le 22 novembre 1983 (Date), il a été proposé par Michelle Dion (Nom du proposeur) et appuyé par Louis Beaupré (Nom de l'appuyeur)

1) QUE le Groupe "Coalition for improved rail passenger services" (CIRPS) de Saint-John N.B., soit informé que Caritas-Sherbrooke Inc. (Nom de l'organisme) est favorable à l'idée d'un service ferroviaire pour passagers entre Montréal et Halifax, via Lac-Mégantic et Sherbrooke, et qu'il/elle entreprend dès maintenant les démarches nécessaires afin de participer aux efforts du comité de promotion du projet.

2) QUE Henriette Poulin (Nom de la personne) soit nommé(e) responsable de ce dossier et agent(e) de liaison auprès du groupe en question.

PROVINCE DE QUEBEC
LA CORPORATION DE DEVELOPPEMENT
DE L'OR BLANC INC
ASBESTOS

COPIE DE RESOLUTION

A une réunion de la Corporation de développement de l'Or blanc Inc, tenue le 24 novembre 1983, il a été proposé par Gilles Pellerin et appuyé par Michel Vallières:

1) QUE le Groupe "Coalition for improved rail passenger services" (CIRPS) de Saint-John N.B., soit informé que la Corporation de développement de l'Or blanc Inc est favorable à l'idée d'un service ferroviaire pour passagers entre Montréal et Halifax, via Lac-Mégantic et Sherbrooke, et qu'elle entreprend dès maintenant les démarches nécessaires afin de participer aux efforts du comité de promotion du projet;

2) QUE M. André Richard soit nommé responsable de ce dossier et agent de liaison auprès du groupe en question;

3) QU'une copie conforme des deux propositions ci-dessus soit acheminée aux organismes suivants:

Monsieur Guy Chartrand
Président
Transport 2000
2275, est rue Laurier
MONTREAL (Québec)
H2H 2N8

Monsieur Pierre A.H. Franche
1801, McGill College, Bureau 1300
MONTREAL (Québec)
H3A 2N4

L'Honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports
Chambre des communes
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A6

Monsieur J. Douglas Devine
Coalition for improved rail
passager service
39, McLaughlin Crescent
SAINT-JOHN (N.B.)
E2J 2J9

Monsieur Jacques Flahault
Président
CRD de l'Estrie
225, rue King Ouest
SHERBROOKE (Québec)
J1H 1P8

Adopté à l'unanimité.

Copie certifiée conforme le 13 décembre 1983

Yvon Raymond, secrétaire-trésorier.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC
BUREAU DU GREFFIER

HÔTEL-DE-VILLE
5527, RUE FRONTENAC
BUREAU 200
LAC-MÉGANTIC, QUÉ.
G6B 1H6

Lac-Mégantic, le 13 septembre 1983.

Transport 2000
2275, rue Laurier
Montréal (Québec)
H2H 2N8

A l'attention de Monsieur Guy Chartrand, Président.

Objet: Remise en service du train Montréal-Sherbrooke-Lac-Mégantic-Halifax de Via Rail.

N/Référence: 002-3-2

Monsieur,

Le Conseil de la Ville de Lac-Mégantic, à sa séance du 6 septembre dernier, a pris connaissance de votre lettre datée du 15 août 1983 concernant le sujet mentionné en rubrique.

On me prie de vous transmettre copie de la résolution no 12018 sur ledit sujet.

Nous espérons que le tout sera jugé à votre entière satisfaction.

Veuillez, Monsieur Chartrand, agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

VILLE DE LAC-MEGANTIC

Jean Perreault, o.m.a.
Greffier.

JP/sop

P.j.: 1 copie de résolution.

Province de - of QUEBEC

PROCES-VERBAL ou copie de / *or copy of* RESOLUTION du / *of* 6 septembre 19 83

CORPORATION MUNICIPALE de la VILLE de / MUNICIPAL CORPORATION of the TOWN of **LAC-MEGANTIC**

A la session / *At the* Régulière du conseil de la Corporation Municipale / *meeting of the Council of the Municipal Corporation*
(régulière ou spéciale - regular or special)

de la Ville de / *of the Town of* LAC-MEGANTIC

tenue le / *held the* 6 septembre 19 83 et à laquelle sont présents son honneur / *and at which are present His Worship*

le maire M. / *the Mayor Mr.* Jean Lessard

et les conseillers suivants: / *and the following aldermen:* Ovila Bolduc, Alexis Lapointe, Gérald Rodrigue, Jean-Yves Sévigny, Guy Théberge et Samuel Therrien.

tous formant quorum sous la présidence du maire.
all forming quorum under the presidency of the Mayor.

M. / *Mr.* Jean Perreault Greffier est aussi présent. / *Town Clerk is also present.*

Proposé par M. / *Proposed by Mr.* Gérald Rodrigue, , conseiller, / *alderman,*

Appuyé par M. / *Seconded by Mr.* Alexis Lapointe, , conseiller, et résolu unanimement: / *alderman, and resolved unanimously:*

QUE / *THAT*

CONSIDERANT, les besoins pressants de transport pour raisons d'affaires, de loisirs et de services qu'entretien notre région avec l'extérieur;

CONSIDERANT, l'absence de service aérien régulier dans l'Estrie;

CONSIDERANT, l'apport économique régional que représentait les résidents d'une partie de l'Etat du Maine pour qui le train Atlantique constituait le seul moyen de transport est-ouest;

CONSIDERANT QUE, la suppression en 1981 du train Atlantique n'a pas donné les résultats escomptés en terme d'économie des fonds publics;

CONSIDERANT QUE, deux trains assurent présentement un service quotidien sur la ligne Moncton, Matapédia, Montréal;

A CES CAUSES;

Il est proposé par M. le conseiller Gérald Rodrigue,
Appuyé par M. le conseiller Alexis Lapointe,
et résolu unanimement:

QU' une demande de remise en service du train Montréal, Sherbrooke, Lac-Mégantic, Halifax de Via Rail soit transmise au Ministre des Transports du Canada, l'Honorable Lloyd Axworthy et à monsieur Pierre A. Franche président et directeur général de Via Rail Canada;

QUE la Ville de Lac-Mégantic appuie les démarches effectuées en ce sens par les organismes " Transport 2000 (Québec) " et " Coalition for improved rail passengers services ".

ADOPTEE

VRAIE COPIE CONFORME.

Ce 13 ème jour de septembre 1983. Jean Perreault, Greffier.

Folio: Minute: 12018

LISTE DE DIFFUSION

RESOLUTION DU CONSEIL DE LA VILLE DE LAC-MEGANTIC

CONCERNANT LA REMISE EN SERVICE DU TRAIN

MONTREAL-SHERBROOKE-LAC-MEGANTIC-HALIFAX DE VIA RAIL

Ministère des Transports du Canada
330, rue Sparks, Tour C, 25e Etage
Place de Ville, Ottawa (Ontario)
A l'attention de l'Honorable Lloyd Axworthy, Ministre.

-.-

Ministère des Transports du Québec
700, Boul. St-Cyrille Est, 29e Etage
Québec (Québec) G1R 5H1
A l'attention de l'Honorable Michel Clair, Ministre.

-.-

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Case Postale 6000
Frédéricton (N.B.) E3B 5H1
A l'attention de l'Honorable Wilfred Bishop, Ministre.

-.-

Via Rail Canada Inc.
1801, McGill College
Montréal (Québec) H3A 2N4
A l'attention de Monsieur Pierre A. Franche, Président.

-.-

Monsieur Claude Tessier
Député fédéral du Comté Mégantic-Compton-Stanstead
4138, rue Laval
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1B3

-.-

Monsieur Fabien Bélanger
Député provincial du Comté Mégantic-Compton
6361, rue Salaberry
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1J4

-.-

Coalition for improved rail passengers service
39, McLaughlin Crescent
Saint-Jean (N.B.) E2J 2J9

A l'attention de Monsieur J. Douglas Devine.

-.-

Transport 2000
2275, rue Laurier
Montréal (Québec) H2H 2N8

A l'attention de Monsieur Guy Chartrand, Président.

-.-

MRC du Granit
5339, rue Frontenac
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H4

A l'attention de Monsieur Léon Ducharme, Préfet.

-.-

Comité Intermunicipal de Promotion
Industrielle de la région de Mégantic
5335, rue Frontenac
Lac-Mégantic (Québec) G6B 1H4

A l'attention de Monsieur Claude Paradis, Président.

-.-

COMMISSARIAT INDUSTRIEL REGIONAL

5335, RUE FRONTENAC, LAC-MEGANTIC, QUE. G6B 1H4 — TELEPHONE (819) 583-4411

Lac-Mégantic, le 21 septembre 1983

Transport 2000
2275 rue Laurier
Montréal (Québec)
H2H 2N8

A l'attention de Monsieur Guy Chartrand, président

Objet: Remise en service du train
Montréal - Halifax

Monsieur,

Le Conseil d'Administration du Comité Inter-Municipal de Promotion Industrielle de la région de Mégantic Inc., à sa séance du 14 septembre dernier, a adopté la résolution no. 83-043 concernant le sujet mentionné en rubrique et dont vous trouverez copie ci-jointe.

Nous espérons le tout sera jugé à votre entière satisfaction.

Veuillez, Monsieur Chartrand, agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Michel Lafontaine
Commissaire industriel régional

ML:ss

p.j.: 1 copie de résolution

A la session régulière du Conseil du Comité
(régulière ou spéciale)

Inter-municipal de promotion industrielle de Mégantic Inc.

Tenue le 14 septembre 19 83 et à laquelle

sont présents le président Me Claude Paradis

et les représentants suivants: Hilaire Lemieux, Réjean Latulippe, Clément Morin, Jean Denis Turgeon, Guy Théberge, Gaston Bernard, Rock Bernier, Jean Claude Lacroix, Jean Marc Gagnon , le commissaire Michel Lafontaine et Mme Diane Pelletier, agent d'information et de recherches

Tous formant quorum sous la présidence du président.

M. Daniel Drouin Secrétaire est absent.-

Proposé par Clément Morin représentant

Appuyé par Jean Denis Turgeon représentant

ATTENDU QUE la fondation de la ville de Lac-Mégantic et le développem de la région est tributaire à l'implantation de la ligne ferroviaire et des services du Canadien Pacifique;

ATTENDU QUE notre secteur industriel est basé sur l'exportation et de fait que nos dirigeants d'entreprises sont appelés à voyager quotidien ment hors Québec et qu'aucun aéroport ne nous dessert;

ATTENDU QUE l'économie d'énergie incite les gouvernements mondiaux à privilégier le transport en commun;

Il est proposé par M. Clément Morin,
appuyé par M. Jean Denis Turgeon
et résolu unanimement

QUE le commissariat industriel régional de Mégantic, au nom des industriels, du monde financier et du monde des affaires des 22 municipalités de la région (22,000 de population) appuie le CIRPS et demande au Ministre des Transports du gouvernement du Canada que s rétabli et ce dans les plus brefs délais le service Montréal - Halifax du Canadien Pacifique.

ADOPTEE

VRAIE COPIE CONFORME

CE 21 ème jour de septembre 19 83

Secrétaire

Folio: Minute: 83-043

MRC du GRANIT
5339 FRONTENAC — LAC-MEGANTIC, QC G6B 1H4

Lac-Mégantic, le 4 novembre 1983

Via Rail Canada Inc.
1801, McGill College
Montréal (Québec)
H3A 2N4

A l'attention de Monsieur Pierre A. Franche, président

Monsieur,

Le comité administratif de la Municipalité Régionale de Comté du Granit a adopté à sa session du 13 octobre 1983, une résolution portant le numéro 83-84 concernant la remise en service du train Montréal - Sherbrooke - Lac-Mégantic - Halifax de Via Rail et dont vous trouverez copie ci-jointe.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre demande et des démarches que vous entreprendrez pour y répondre.

Veuillez, Monsieur Franche, agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Serge Bilodeau
Secrétaire-trésorier

SB:ss

p.j.

c.c.: L'Honorable Lloyd Axworthy, Ministre des Transports du Canada
L'Honorable Michel Clair, Ministre des Transports du Québec
L'Honorable Wilfrid Bishop, Ministre des Transports du N.B.
Monsieur Claude Tessier, député fédéral
Monsieur J. Douglas Devine, Coalition for improved rail passenger service
Monsieur Guy Chartrand, Transport 2000
Monsieur Jean Lessard, Maire de la Ville de Lac-Mégantic.

Procès-verbal ou copie de résolution du 13 octobre 19 83

MUNICIPALITE REGIONALE DE COMTE DU GRANIT

A la session spéciale du comité administratif

de la Municipalité Régionale de Comté du Granit

Tenue le 13 octobre 19 83 et à laquelle

sont présents le préfet M. Léon Ducharme

et les conseillers suivants: Jean Lessard, Bernardin Gagnon

Lorenzo Michaud et Bertrand Boulet

Tous formant quorum sous la présidence du préfet.

M. Serge Bilodeau secrétaire-trésorier est aussi préser

ATTENDU QUE le service de train pour passager reliant Montréal-Sherbrook Lac-Mégantic et Halifax de Via Rail a été interrompu en novembre 1981;

ATTENDU QUE la population de notre région a besoin de ce genre de transport pour raison d'affaires, de loisirs et pour d'autres services qu'entretient notre région avec l'extérieur;

ATTENDU QUE la suspension de ce service ferroviaire n'a pas permis à Via Rail et au Ministère des Transports du Canada de réaliser les économies escomptées; /42

ATTENDU QUE le conseil des maires de la Municipalité Régionale de Comté du Granit voit de bonne augure pour notre région la remise en marche dudit service;

IL EST EN CONSEQUENCE

proposé par le conseiller Jean Lessard
appuyé par le conseiller Bertrand Boulet
et résolu unanimement

QU' une demande de remise en service du train Montréal-Sherbrooke - Lac-Mégantic - Halifax de Via Rail soit transmise au Ministère des Transports du Canada, L'Honorable Lloyd Axworthy et à Monsieur Pierre A. Franche, président et directeur général de Via Rail Canada

QUE la Municipalité Régionale de Comté du Granit appuie les démarches effectuées en ce sens par les organismes " Transport 2000 " (Québec et " Coalition for improved rail passengers services ".

ADOPTEE

COPIE CONFORME CERTIFIEE

CE 1 ième jour de novembre 1983

Folio: 50 Minute: c.a. 83-84

Serge Bilodeau
Secrétaire-trésorier

VILLE DE SHERBROOKE

SÉANCE DU CONSEIL

Code | Date 9 novembre 1981 | Article 7)

Sujet

Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est - demande d'appui à l'action que mène la région pour maintenir un service ferroviaire voyageur.

Problématique

Recommandation

Note du directeur général

Séance du Conseil
Date: 9/11/81
Dossier No. 81-850
Greffier

Annexes

- communiqué de presse du CRDCE
- projet de résolution

7)

Certificat de disponibilité de Crédit
(Loi C &V c C-19 art 481a
Code Mun art 636a)

Coûts $

Disponibilités

Règlement

Budget

Autres

Autorisé par

14 000 0042a rev 04-81

FICHE CONTRÔLE

Dossier préparé par

Signature du Dir. du Serv.

Signature du D.G.A.

Revisé par

Bureau du Dir. Gén.- reçu le

Signature du Directeur Général

PROVINCE DE QUEBEC
VILLE DE SHERBROOKE

EXTRAIT DES PROCES-VERBAUX DU CONSEIL MUNICIPAL

A une séance spéciale du Conseil Municipal de la Ville de Sherbrooke, tenue à l'Hôtel de Ville, le 9ième jour de novembre mil neuf cent quatre-vingt-un présidée par Son Honneur le maire Me Jacques O'Bready à laquelle assistaient les conseillers: Pinard, Bergeron, Gingues, Goulet, Archambault, Fortier, St-Laurent, Déziel, Dallaire, Boisvert.

la motion suivante a été approuvée:

RESOLUTION NO: 81-850. - Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est- demande d'appui à l'action que mène la région pour maintenir un service ferroviaire voyageur. -

CONSIDERANT les récentes mesures annoncées par le Ministre Fédéral des Transports concernant les coupures dans le rail passager;

CONSIDERANT que ces mesures auront pour conséquence de faire totalement disparaître de l'Estrie son service voyageur par chemin de fer;

CONSIDERANT que la population de Sherbrooke sera la plus pénalisée de toute la région suite à la cessation de la liaison ferroviaire Sherbrooke-Montréal pour personnes;

CONSIDERANT la croissance actuelle et future des modes de transport collectifs des personnes, dont le transport par train;

CONSIDERANT la justesse des revendications relatives aux coupures annoncées et contenues au mémoire du Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est et où la Ville de Sherbrooke se retrouve à part entière depuis les premiers pas du comité spécial;

CONSIDERANT l'importance d'un service moderne de transport passager par train pour le développement de notre ville et de notre région; il est

PROPOSE PAR LE CONSEILLER Archambault
APPUYE PAR LE CONSEILLER Pinard

De signifier un appui sans réserve au Conseil Régional de Développement des Cantons de l'Est dans ses revendications auprès du Ministre Fédéral des Transports, M. Jean-Luc Pépin, non seulement pour le maintien, mais aussi pour l'amélioration du service de transport ferroviaire des personnes en Estrie.

- ADOPTE -

Sherbrooke, P.Q., le 9 novembre 1981

Je, soussigné, Robert L. Bélisle, greffier de la Ville de Sherbrooke, certifie par les présentes que l'extrait ci-dessus est vrai.

A Sherbrooke, le 10ième jour de novembre 1981.

Le Greffier de la Ville

Robert L. Bélisle.

QUÉBEC

Procès-Verbal ou Copie de / *or Copy of* **Résolution** du / *of* 31 août 19 83

CORPORATION MUNICIPALE de Haut-Saint-François

A la session ajournée **du conseil de la Corporation Municipale**
At the ajournée *meeting of the Council of the Municipal Corporation*
(régulière ou spéciale - regular or special)
Municipalité régionale de comté du Haut-Saint-François
(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse - City, Town, Village, Township or Parish),

tenue le 31 août 19 83 **et à laquelle sont présents son honneur**
held the ***and at which are present His Worship***

le Maire M.
the Mayor Mr. Wells Coates, préfet

et les conseillers suivants :
and the following councillors : Jacques Théberge, Bertrand Bergeron, Gérard Bégin, Emilien Lacroix, Laurier Denis, Patrice Dodier, Gaston Dumas, Lauréal Gagné Bernard Gobeil, Paul Longval, Bertrand Landry, Emmanuel Prévost, Isidore Grenier, Lionel Roy, Laval Denis, Jean Hardy, Adolphe Larivière, Jeannine Faucher, Marcel Lagassé, Lauréat Blouin, Luc Lévesque, Josaphat Girard.
tous formant quorum sous la présidence du maire.
all forming quorum under the presidency of the Mayor.

M. Claude Brochu **Secrétaire-Trésorier est aussi présent.**
Mr. ***Secretary-Treasurer is also present.***

il est adopté unanimement ou ~~sur division~~ / ***it is adopted*** *unanimously or* ~~*upon division*~~

Que
That
Liaison Via Rail Montréal, Sherbrooke, Halifax

ATTENDU QUE l'abandon du train Montréal, Sherbrooke, Halifax de Via Rail avait été abandonné en grande partie pour diminuer les coûts d'exploitation de Via Rail;

ATTENDU QUE les sommes que le gouvernement fédéral espérait économiser par ces coupures de service draconiennes ne se sont pas matérialisées;

ATTENDU QUE le service actuel de train de voyageur reliant Montréal et Halifax via Completon et le service Montréal - Gaspé côute en fait aux contribuables canadiens plus que le service préalablement offert;

ATTENDU QUE les besoins de transport pour raison d'affaires, de loisirs, et de services de notre région avec l'extérieur et l'absence de service aérien régulier dans l'Estrie;

ATTENDU QUE les pressions que des groupes de citoyens des Maritimes ont décidé de mettre de l'avant en vue de la remise en service du train Atlantic;

IL EST PROPOSE par Gérard Bégin, maire de La Patrie et secondé par Adolphe Larivière, maire de Bury de réclamer la remise en service du train Montréal, Sherbrooke, Halifax et de faire parvenir une copie de cette résolution à l'Honorable Lloyd Axworthy ministre des transports, à M. Pierre A. Franche, président et directeur général de Via Rail Canada et à M. John O'Hara, secrétaire de la commission canadienne des transports.

Adopté unanimement.

Copie certifiée conforme au
livre des délibérations ce
7ième jour de septembre 1983

Claude Brochu, secrétaire-trésorier
M.R.C. du Haut-Saint-François

Tél: 875-3165

CORPORATION DE LA VILLE DE COOKSHIRE
100, rue Principale
C. P. 430
J0B 1M0

Cookshire, le 9 septembre 1983,

Transport 2000,
2275 est, rue Laurier,
Montréal, Qc.
H2H 2N8

A l'attention de M. Guy Chartrand,

Monsieur,

Il me fait plaisir de vous transmettre copie conforme de la résolution 3709 adoptée par le conseil de la Ville de Cookshire.

Espérant le tout conforme.

André Croisetière,
secrétaire-trésorier,

AC/cr

p.j.

Extrait de Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution

Province de Quebec

MUNICIPALITE DE Ville de Cookshire

A la session régulière **du Conseil de**
(Reguliere ou Speciale)

Ville de Cookshire

tenue le 6 septembre **19**83 **et à laquelle étaient présents son honneur**

le maire M. Jacques Théberge

et les conseillers suivants: Charles Bolduc, Lucette Mignault, Guy Veilleux, Claude Morneau, Gaston Roy.

tous formant quorum, il est adopté ce qui suit:

Proposé par le conseiller Lucette Mignault, appuyé par le conseiller Gaston Roy il est résolu que le conseil de la Ville de Cookshire appuie toutes les démarches entreprises par Transport 2000 visant la remise en service du train Montréal-Sherbrooke-Halifax de Via Rail.

-adopté-

Copie conforme au livre
des procès-verbaux, ce
9e jour du mois de
septembre 1983.

André Croisetière,
secrétaire-trésorier,

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Transports et des communications

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Motor Coach Association:

Mr. J. Kearns, President (Grey Coach);

Mr. Paul McElligott, Vice-President (Voyageur);

Mr. Brian Stewart (Ontario Motor Coach);

Mr. M. Pelletier, Vice-President—Transport Quebec (Voyageur);

Mr. G. Thompson, Vice-President (Acadian Lines Ltd);

Mr. D. Carmichael, Vice-President—Transportation (Voyageur-Colonial).

From Transport 2000:

Mr. Guy Chartrand, National President;

Mr. N. Vincent, Executive Director;

Mr. David L. Jeanes, member, Ottawa Region.

De «Canadian Motor Coach Association:

M. J. Kearns, président (Grey Coach);

M. Paul McElligott, vice-président, (Voyageur);

M. Brian Stewart, (Ontario Motor Coach);

M. M. Pelletier, vice-président—transport Québec (Voyageur Inc.);

M. G. Thompson, vice-président, (Acadian Lines Ltd);

M. D. Carmichael, vice-président, transport (Voyageur Colonial Ltée.).

De Transport 2000:

M. Guy Chartrand, président national;

M. N. Vincent, directeur exécutif;

M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, région d'Ottawa.

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPRINT

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, May 9, 1984

Issue No. 7

Seventh Proceeding on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

RÉIMPRESSION

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 9 mai 1984

Fascicule nº 7

Septième fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

36768—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into the report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 9, 1984
(24)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:33 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Balfour, Langlois, MacDonald, Riley, Stollery and Stewart. (6)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

From the Travel Industry Association of Alberta:

Mr. Walter Urquhart, President;

Mr. Douglas McPhee, transportation, Jasper Chamber of Commerce;

Mr. Fred McMullan, Transportation Policy Analyst, Government of Alberta.

From the Coalition for Improved Rail Passenger Service:

Mr. J. D. Devine, Principal Spokesman;

Mr. D. Fitzpatrick, Spokesman;

Mr. J. Cook, Spokesman;

Mr. Ralph Annis, Mayor of the village of McAdams.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses, who made a presentation and answered questions.

It was moved by the Honourable Senator Riley, — THAT the brief from the *Coalition for improved rail passenger service,* and the partial list of Municipalities, Regional Councils and Ccommunity Organizations, be printed and appended to the Minutes of Proceedings of this day (*"TC-7-A" and "TC-7-B"*).

It was moved by the Honourable Senator Macdonald, — THAT the brief of Mr. Pierre Lachapelle be printed and appended to the Minutes of Proceedings of this day (*"TC-7-C"*), and that the document entitled "1982 Alberta Travel Survey" be identified as *Exhibit No. E-7-1* and be made part of the Minutes of Proceedings of this Committee.

At 9:52 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 9 MAI 1984
(24)

Le Comité sénatorial permanent des Transpots et des Communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 33, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Balfour, Langlois, MacDonald, Riley, Stollery et Stewart. (6)

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

De «Travel Industry Association of Alberta":

M. Walter Urquhart, président;

M. Douglas McPhee, transport, de la Chambre de commerce de Jasper;

M. Fred McMullan, responsable de la politique du transport, gouvernement de l'Alberta.

De «Coalition for Improved Rail Passenger Service":

M. J. D. Devine, représentant principal;

M. D. Fitzpatrick, représentant;

M. J. Cook, représentant;

M. Ralph Annis, maire du village de McAdams.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui font une présentation et répondent aux questions.

Il est proposé par l'honorable sénateur Riley,—QUE le mémoire de *Coalition for improved rail passenger service*, ainsi que la liste partielle des municipalités, conseils régionaux et organismes communautaires, soient imprimés en appendice au procès-verbal de ce jour (*«TC-7-A» et «TC-7-B»*).

Il est proposé par l'honorable sénateur Macdonald,—QUE le mémoire de M. Pierre Lachapelle, soit imprimé en appendice au procès-verbal de ce jour (*«TC-7-C»*), et que le document intitulé «1982 Alberta Travel Survey» soit identifié comme *pièce justificative nº E-7-1* et fasse partie du procès-verbal de ce comité.

A 21 h 52, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, May 9, 1984

[*Texte*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7.30 p.m., to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order. This evening we have with us two groups of witnesses. The first group is from the Travel Industry Association of Alberta and the second group is from the Coalition for Improved Rail Passenger Service. I call first upon Mr. Walter Urquhart, President of the Travel Industry Association of Alberta to give his presentation.

Mr. Walter Urquhart, President, Travel Industry Association of Alberta: Thank you, Mr. Chairman. Honourable senators, I am the President of the Travel Industry Association of Alberta representing the private sector of tourism. We represent approximately 9,000 members within the province. You have a prepared brief before you and, with your permission, Mr. Chairman, I sould like to read it.

The Chairman: Yes, go ahead, Mr. Urquhart.

Mr. Urquhart: On July 27, 1981, the Government of Canada announced widespread chanes in VIA Rail Canada Inc.'s rail passenger system. Changes were approved by the Governor in Council by means of an Order in Council varying Canadian Transport Commission orders and directives, and were implemented on November 15, 1981.

The government used section 64 of the National Transportation Act in an unprecedented manner. Instead of using the section as its drafters intended to vary the odd Canadian Transport Commission order it did not agree with, the government used it to restructure the whole VIA Rail system. That was done without Canadian Transport Commission public hearings and without parliamentary scrutiny. Announcement of the changes were deliberately held up until members of Parliament had left for the summer recess.

A decade ago the Canadian National Railway operating two SuperContinental trains in each direction daily through Alberta during the summer months. One originated in Montreal; the other in Toronto. Both trains were very successful, carrying approximately 350 passengers per train during July and August of 1975.

In 1976, the federal government instituted a new policy for passenger rail service in Canada, resulting in the discontinuation of the popular "summer only" second section of the SuperContinental, which left one train operating on a considerably slower schedule.

Ridership levels on the remaining SuperContinental were consistent from that time until the service was discontinued in November 1981. In the summers of 1980 and 1981, VIA Rail

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 9 mai 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h 30 pour étudier le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Ce soir, nous avons avec nous deux groupes de témoins. Le premier représente la *Travel Industry Association of Alberta* et le second, la Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs. Je demanderais d'abord à M. Walter Urquhart, président de la *Travel Industry Association of Alberta*, de nous faire son exposé.

M. Walter Urquhart, président, Travel Industry Association of Alberta: Merci, monsieur le président. Honorables sénateurs, je suis président de la *Travel Industry Association of Alberta* qui représente le secteur privé du tourisme. Notre association compte environ 9 000 membres dans la province. Nous avons rédigé un mémoire qui vous a été remis. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais le lire.

Le président: Oui, je vous en prie, monsieur Urquhart.

M. Urquhart: Le 27 juillet 1981, le gouvernement du Canada a annoncé d'importantes modifications au système ferroviaire de transport de voyageurs de VIA Rail Canada Inc. Ces modifications ont été approuvées par le gouverneur en conseil au moyen d'un décret modifiant des ordonnances et directives de la Commission canadienne des transports, et elles sont entrées en vigueur le 15 novembre 1981.

Le gouvernement s'est servi de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports à des fins jamais vues. Au lieu d'y recourir, comme l'avaient voulu les législateurs, pour modifier à l'occasion une ordonnance de la Commission canadienne des transports avec laquelle il n'était pas d'accord, le gouvernement s'en est servi pour restructurer l'ensemble du réseau des VIA Rail sans qu'il y ait eu audiences publiques de la Commission canadienne des transports à ce sujet et sans que la question ait été soumise au Parlement. Le gouvernement a délibérément retardé l'annonce des modifications jusqu'après le départ des députés pour le congé d'été.

Il y a dix ans, le Canadien National exploitait en Alberta deux *SuperContinental* quotidiens dans chaque direction pendant l'été. L'un partait de Montréal et l'autre de Toronto. Les deux trains étaient très populaires et ils ont transporté chacun environ 350 voyageurs par train en juillet et en août 1975.

En 1976, le gouvernement fédéral a institué une nouvelle politique des services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada, ce qui a entraîné l'abandon de la populaire deuxième section du *Supercontinental* «été seulement», de telle sorte qu'il ne restait qu'un train, exploité à une fréquence beaucoup plus grande.

Le nombre de voyageurs sur le *Supercontinental* restant est demeuré stable à partir de cette époque jusqu'au moment où le service a été abandonné en novembre 1981. Pendant les étés de

[*Text*]

Inc. added several sleepers and an extra diner at Edmonton to handle the peak passenger load of about 400 passengers per trip through Jasper to Vancouver.

Hearings by the Canadian Transport Commission in 1971 and 1976 proved conclusively that both the northern and southern transcontinental services in Western Canada should be maintained on the grounds of public interest and national unity. Canadian census records shown conclusive evidence that thousands of western Canadians residing in the central and northern regions of the western Canadian provinces have been deprived of reasonable passenger rail service.

VIA Rail Inc. did not keep separate records on the northern route. A comparison of the western transcontinental service to the performance of the total passenger system showed the following for 1980:

1. Western transcontinental trains moved 16 per cent of the total rail passengers in Canada.

2. Western transcontinental trains moved 38.5 per cent of the rail passenger miles in Canada.

3. Revenue per passeger mile on the western transcontinental was 20.6 per cent higher than the average for Canada.

4. Average passenger journey trip length of the transcontinental was 592 miles compared with 249 miles for the system.

5. The load factor on the western transcontinental was 16.1 per cent higher than the average for Canada.

6. Loss per passenger mile on the western transcontinental was 20.6 per cent less than the average for Canada.

7. Western transcontinental losses increased by 15.2 per cent in 1980, while system losses increased by 38.1 per cent.

8. The western transcontinental recovered a slightly larger percentage of its cost from revenue as compared to the total system, for example 31.4 per cent to 29.9 per cent.

These comparisons indicated that VIA Rail Inc. western transcontinental services were out-performing the system on average. Furthermore, the subsidy for the western transcontinental had reduced in constant dollars since the announcement of the rail passenger policy in 1976.

Since 1940, the population centre of Alberta has progressively moved north. It is now centered immediately to the south of Edmonton. Within Alberta 56 per cent of the Alberta population is located north of Red Deer. As such, it is apparent that transcontinental rail service is required on both the northern and southern routes.

The tourism industry is very significant and of great importance to the Canadian economy. In 1983, tourism generated

[*Traduction*]

1980 et 1981, VIA Rail Inc. a ajouté plusieurs voitures-lits et une voiture-restaurant à partir d'Edmonton pour répondre à la demande en période de pointe, qui s'élevait à environ 400 voyageurs par train de Jasper à Vancouver.

Les audiences tenues par la Commission canadienne des transports en 1971 et en 1976 ont prouvé de façon concluante que les deux liaisons transcontinentales nord et sud de l'Ouest du Canada devaient être maintenues dans l'intérêt de la population et de l'unité nationale. Les données du recensement du Canada prouvent que des milliers de Canadiens vivant dans le centre et le nord des provinces de l'Ouest sont privés de services raisonnables de transport ferroviaire de voyageurs.

VIA Rail Inc. ne recueillait pas de chiffres distincts sur la liaison nord. Si l'on compare le service transcontinental dans l'Ouest à l'ensemble du réseau ferroviaire de transport de voyageurs, on obtient les chiffres suivants pour 1980:

1. Les trains transcontinentaux de l'Ouest ont transporté 16 p. 100 de l'ensemble des voyageurs des services ferroviaires de tout le Canada.

2. Les trains transcontinentaux de l'Ouest comptent pour 38, 5 p. 100 du nombre total de voyageurs-milles au Canada.

3. Les recettes par voyageur-mille du Transcontinental de l'Ouest ont été supérieures de 20, 6 p. 100 à la moyenne pour le Canada.

4. La distance moyenne des voyages sur le Transcontinental était de 592 milles, contre 249 milles pour l'ensemble du réseau.

5. Sur le Transcontinental de l'Ouest, le coefficient d'occupation était supérieur de 16, 1 p. 100 à la moyenne nationale.

6. Les pertes par voyageur-mille sur le Transcontinental de l'Ouest étaient inférieures de 20,6 p. 100 à la moyenne pour le Canada.

7. Les pertes du Transcontinental de l'Ouest ont augmenté de 15,2 p. 100 en 1980, alors que pour l'ensemble du système elles ont progressé de 38,1 p. 100.

8. Le Transcontinental de l'Ouest a financé un pourcentage légèrement plus élevé de ses coûts à partir de ses recettes comparativement à l'ensemble du réseau; par exemple, 31,4 p. 100 à 29,9 p. 100.

Ces comparaisons révèlent que les services transcontinentaux de l'Ouest assurés par VIA Rail Inc. étaient plus rentables, en moyenne, que ceux assurés sur l'ensemble du réseau. De plus, la subvention au titre du *Transcontinental* de l'Ouest avait diminué en dollars constants depuis l'annonce, en 1976, de la politique sur le transport ferroviaire de voyageurs.

Depuis 1984, la concentration démographique en Alberta s'est progressivement déplacée vers le nord. Elle est maintenant située juste au-dessous d'Edmonton. En Alberta, 56p. 100 de la population vit au nord de Red Deer. On voit bien qu'un service ferroviaire transcontinental est nécessaire tant sur la ligne nord que sur la ligne sud.

L'industrie du tourisme est assez considérable et elle joue un rôle important dans l'économie canadienne. En 1983, le tou-

[*Text*]

$17.7 billion of hospitality receipts in Canada. Of this amount, more that $6.5 billion was in western Canada. A provincial breakdown follows:

British Columbia—$2,770 million

Alberta—$2,308 million

Saskatchewan—$765 million

Manitoba—$669 million

The elimination of the northern transcontinental service has had a serious detrimental effect upon tourism and travel in western Canada. Major communities located on the Winnipeg to Jasper CN main line have been deprived entirely of direct service to and from the important Vancouver market. In particular, the Japanese tourist market, which used to travel to Jasper, can only be served effectively by rail because of their volume and preference for this mode.

In a brief submitted to the Progressive Conservative Party of Canada Task Force on Transportation, Trans Pacific Tours Ltd., on behalf of inbound tour operators dealing primarily with Japanese tourists visiting Canada, stated; "The cancellation of train service between Vancouver and Jasper is most distressing to our industry. The manner in which this service was cancelled has made Canada appear very unprofessional and unreliable as a tourist destination and one of our main concerns is that wholesalers will redirect their marketing efforts to other destinations."

Canada's share of the international tourism market has declined, since 1970, by 50 per cent. According to Tourism Canada, our industry generates over 5 per cent of our gross national product. Tourism is Canada's seventh largest earner of foreign exchange. Touris employs almost 10.7 per cent of the Canadian work force, one Canadian worker out of ten, over one million people.

Tourism is many businesses, from giant hotel complexes to tiny craft shops, most of them Canadian owned. There are 300,000 hotel and motel rooms, more than 450,000 eating places, and 4,000 travel agencies. Tourism is a myriad of events and attractions; a kaleidescope of facilities from spectacular scenic parks to museums and marinas and an inadequate coast-to-coast transportation system.

Tourism spending represents at least $600 to every man, woman, and child in Canada every year. One hundred thousand visitors to a community means revenue of $9 million, money that makes its way throughout the economy from butcher to baker, from barber to banker. Tourism produces 12 per cent of all government tax revenue in Canada. In 1981 that amounted to $8.5 billion.

Tourism is the world's fastest growing industry and by the year 2000 it could become the single most important economic activity in Canada. Tourism is growing in other countries and

[*Traduction*]

risme a engendré des recettes de 17,7 milliards de dollars au Canada. Sur ce montant 6,5 milliards de dollars provenaient de l'Ouest du Canada. Par province, les chiffres sont les suivants:

Colombie-Britannique—2,770 milliards de dollars

Alberta—2,308 milliards de dollars

Saskatchewan—765 millions de dollars

Manitoba—669 millions de dollars

La suppression du service transcontinental sur la ligne nord a eu des effets néfastes sur le tourisme et sur les voyages dans l'Ouest du Canada. Les principaux centres urbains situés sur le tronçon principal Winnipeg-Jasper ont été tout à fait privés de service direct à destination et en provenance de l'important marché de Vancouver. En particulier, le marché des touristes japonais, qui avaient l'habitude de se rendre à Jasper, ne peut être desservi efficacement que par rail à cause du nombre de touristes et de la préférence des Japonais pour ce moyen de transport.

Dans un mémoire soumis au groupe d'étude des transports du Parti progressiste conservateur du Canada, *Trans Pacific Tours Ltd.*, au nom des agences de voyages organisés au Canada traitant principalement avec des touristes japonais en visite au Canada, a dit que l'annulation du service ferroviaire entre Vancouver et Jasper lui était néfaste et que la façon dont cette suppression a été effectuée donne l'impression que le Canada n'est ni professionnel ni fiable en tant que destination touristique. Ce qui inquiète beaucoup ces agences, entre autres, c'est que les grossistes vont peut-être dorénavant mettre l'accent sur d'autres destinations.

La part occupée par le Canada sur le marché international du tourisme a diminué de 50 p. 100 depuis 1970. Selon Tourisme Canada, notre industrie est à l'origine de plus de 5 p. 100 du produit national brut. Au Canada, le tourisme vient au septième rang parmi les sources de devises. Il emploie près de 10,7 p. 100 de la main-d'œuvre canadienne, c'est-à-dire un travailleur sur dix, et donc un million de personnes.

Le tourisme est composé de nombreuses entreprises allant de complexes hôteliers géants jusqu'aux petites boutiques d'artisanat, la plupart appartenant à des Canadiens. On compte 300 000 chambres d'hôtel et de motel, plus de 450 000 places de restaurant et 4 000 agences de voyages. Le tourisme, c'est aussi une myriade d'événements et d'activités, un kaléidoscope d'installations allant de parcs spectaculaires à des musées et à des ports de plaisance, en passant par un réseau de transport d'un océan à l'autre insuffisant.

Les dépenses des touristes représentent annuellement au moins 600 $ pour chaque homme, chaque femme et chaque enfant du Canada. Dans une ville, 100 000 visiteurs signifient des recettes de 9 millions de dollars, somme qui fait sa voie dans l'économie en passant du boucher au pâtissier, du coiffeur au banquier. Le tourisme est à l'origine de 12 p. 100 de toutes les recettes fiscales du gouvernement. En 1981, elles ont représenté 8,5 milliards de dollars.

Le tourisme est l'industrie du monde où l'expansion est la plus rapide et d'ici l'an 2 000, il pourrait devenir la plus importante activité économique au Canada. Le tourisme est en voie

[*Text*]

we predict that, if we do not soon institute policies and programs in Canada aimed at achieving comparable results, the discrepancy between our performance and that of the world at large will be too obvious to ignore.

We must not ignore the potential of the 1986 Vancouver World Exposition, the World Olympic Games in Calgary in 1988, or the implementation of the Cathay Pacific Airlines service to Vancouver, which could bring many thousand Pacific Rim visitors to all points in Canada. The centennial of Parks Canada will be celebrated in 1985 with potentially large visitor expectations to Jasper, Banff, Waterton, as well as all other national parks of Western Canada. Indeed, considerable monies have been earmarked by the Federal Government for that celebration, and yet many Canadians will likely be deprived of an opportunity to join in those celebrations because of inadequate passenger rail service. It is interesting to note that the theme for the 1986 Vancouver World Exposition is Transportation, and it would seem that in this, the Year of Tourism, the Federal Government must take immediate action to restore adequate coast-to-coast transportation to serve all regions of Canada.

As a tourist destination, our Rocky Mountains have a worldwide appeal, as do the Calgary Stampede and the Edmonton Klondike Days events. We, in the Travel Industry Association of Alberta, are most cognizant of the potential for tourism in our own province and the benefits which our nation could derive from substantially increased volumes. These goals can be reached if transportation requirements are met. Transportation is an essential ingredient of tourism.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to introduce the people I have with me to answer any questions that honourable senators may have. Seated to my right is Mr. Douglas McPhee, Chairman of the Transportation Committee of the Jasper Park Chamber of Commerce and a member of the Honourable Lloyd Axworthy's Task Force on VIA Rail. Mr. McPhee is a private business operator in Jasper. Seated to his right is Mr. Fred McMullan, who is a policy analyst with Travel Alberta, a department within the Department of Tourism and Small Business, of Alberta.

There are two points that I would like to make, Mr. Chairman, the first of which is that Mr. McMullan is not here to answer questions on policy as far as the provincial government is concerned. Secondly, we do have an Alberta travel survey that was conducted between mid-May and October of 1982 on visitor travel statistics. I would like to hand that to you, Mr. Chairman, as an appendix to our presentation. It may answer some questions that will arise in due course.

Having read our brief, Mr. Chairman, we are now prepared to try to answer questions that may arise from our presentation.

Senator Macdonald: Are the results which you have stated flowing from the cancellation of one transcontinental train? You have mentioned that there used to be two *Supercontinentals* daily. Has only one of them been cancelled?

[*Traduction*]

d'expansion dans d'autres pays et si nous n'adoptons pas bientôt des politiques et des programmes visant à atteindre des résultats comparables, l'écart entre notre situation et celle de l'ensemble du monde deviendra bientôt considérable.

Il ne faut pas négliger le potentiel de l'exposition internationale de Vancouver en 1986, des Jeux olympiques de Calgary en 1988 ou de l'instauration des services de la ligne aérienne *Cathay Pacific Airlines* à Vancouver, qui pourraient amener des milliers de visiteurs des pays du Pacifique partout au Canada. Le centenaire de Parcs Canada sera célébré en 1985 et l'on peut s'attendre à un grand nombre de visiteurs à Jasper, Banff, Waterton, ainsi que dans d'autres parcs nationaux de l'Ouest du Canada. En fait, le gouvernement fédéral a mis de côté des fonds considérables pour cette célébration, et pourtant, de nombreux Canadiens n'auront probablement pas l'occasion d'y participer à cause de l'insuffisance du service de transport ferroviaire de voyageurs. Il est intéressant de remarquer que les transports seraient le thème de l'Exposition internationale de Vancouver de 1986 et il me semble que, en cette année du tourisme, le gouvernement fédéral doit prendre des mesures immédiates pour rétablir des services de transport suffisants d'un océan à l'autre dans toutes les régions du Canada.

En tant que destination touristique, nos montagnes Rocheuses ont une réputation internationale, tout comme le Stampede de Calgary et les Journées du Klondike d'Edmonton. Nous, de la Travel Industry Association of Alberta, connaissons bien le potentiel touristique de notre province, ainsi que les avantages que notre pays pourrait tirer d'une augmentation sensible du nombre des touristes. Ces objectifs peuvent être atteints si les besoins en matière de transport sont satisfaits. Les transports constituent l'un des ingrédients essentiels du tourisme.

Permettez-moi, monsieur le président, de présenter mes collègues, qui pourront, avec moi, répondre aux questions des sénateurs. A ma droite, je vous présente M. Douglas McPhee, président du comité des transports de la chambre de commerce de Jasper et membre du Groupe de travail sur VIA Rail de l'honorable Lloyd Axworthy. M. McPhee est un homme d'affaires de Jasper. A sa droite, je vous présente M. Fred McMullan, analyste de la politique du service des voyages du ministère du tourisme et de la petite entreprise de l'Alberta.

Je voudrais d'abord préciser deux choses, monsieur le président. Premièrement, M. McMullan n'est pas ici pour répondre à des questions portant sur la politique du gouvernement provincial. Deuxièmement, le service des voyages de l'Alberta a effectué un sondage de la mi-mai a octobre 1982, afin de rassembler des statistiques sur les déplacements des visiteurs. Je voudrais vous remettre les résultats de ce sondage, monsieur le président, comme appendice à notre mémoire. Ces chiffres permettront peut-être de répondre à certaines questions.

Monsieur le président, nous sommes maintenant prêts à répondre aux questions suscitées par notre mémoire.

Le sénateur Macdonald: Les conséquences dont vous avez parlé résultent-elles de la suppression d'un *Transcontinental*? Vous avez dit qu'il y avait autrefois deux *Supercontinental* par jour. On n'en a supprimé qu'un seul?

[*Text*]

Mr. Urquhart: One was cancelled at that time, senator. Then, as you may be aware, the entire SuperContinental system was cancelled. There was, however, a cancellation of one of the two daily trains at that point in time.

Senator Macdonald: Has there been anything put in its place? Are there local trains taking care of any of that passenger service?

Mr. Urquhart: Are there local trains? No, Mr. Chairman, there are none in the same context. The routes have been changed. What happened was this: in the place of the *Super-Continental* that ran from coast to coast—really from Montreal to Toronto, Winnipeg, Edmonton, Jasper, Kamloops and Vancouver—a service called the *Skeena* was instituted, running a three-day-a-week service westbound and a three-day-a-week service, alternating days, eastbound from Prince Rupert to Edmonton, Edmonton to Prince Rupert.

Senator Stollery: Do they still have that service in place?

Mr. Urquhart: Yes.

Senator Macdonald: Yesterday we heard from a group representing bus companies. Have the bus companies moved in to pick up any of the slack in terms of this passenger service?

Mr. Douglas McPhee, Chairman, Transportation Committee, Jasper Chamber of Commerce: Perhaps I can answer that question, Mr. Chairman. A lot of people from the west coast area—primarily the Pacific Rim people—do not want to travel by bus. Consequently, in answer to your question, yes, there has been a bit of an increase in bus traffic but not enough to represent the amount of people who had been travelling on the VIA Rail passenger system.

Senator Macdonald: Is there any possibility of VIA Rail increasing its train service by putting on more trains?

Mr. McPhee: I would like to answer yes to that question. I feel that the seven-day-a-week run east and west, back through Edmonton, could easily be filled, particularly in the summertime.

Senator Macdonald: I suppose that the service has been discontinued on the ground that it was not paying?

Mr. McPhee: It looks to me as though the cut was one based on economics, and that is what they are saying. There is no way that the passenger train service is going to make money.

Senator Macdonald: You mention on page 2 of your brief that both the northern and southern transcontinental services in the west should be maintained on the grounds of public interest and national unity, but you do not say anything about the cost of such a service to the railroads. Did they prove that they were losing money on that route and for that reason discontinue it, or did they just say they were losing money?

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, I would suggest that the cost factors are open to interpretation. We really do not believe

[*Traduction*]

M. Urquhart: A cette époque, un seul train avait été supprimé sénateur. Ensuite, comme vous le savez sans doute, tout le service *Supercontinental* a été supprimé. A cette époque, un des deux trains quotidiens avait été supprimé.

Le sénateur Macdonald: Est-ce que quelque chose a été fait pour remplacer ces trains? Y a-t-il des trains locaux assurant une partie de ce service de transport de voyageurs?

M. Urquhart: S'il y a des trains locaux? Non, monsieur le président, il n'y en a aucun qui assure le même service. Les parcours ont été modifiés. Voilà ce qui est arrivé. Au lieu du *Supercontinental* qui assurait le service d'un océan à l'autre—en fait de Montréal à Toronto, Winnipeg, Edmonton, Jasper, Kamloops et Vancouver—on a institué un service appelé le *Skeena*, c'est-à-dire un service trois jours par semaine vers l'ouest et un service trois fois par semaine, les autres jours, vers l'est, de Prince-Rupert à Edmonton, et d'Edmonton à Prince-Rupert.

Le sénateur Stollery: Ce service existe-t-il toujours?

M. Urquhart: Oui

Le sénateur Macdonald: Hier, nous avons entendu un groupe représentant les sociétés de transport par autocar. Est-ce que celles-ci ont institué de nouveaux services pour remplacer un peu les services ferroviaires abandonnés?

M. Douglas McPhee, président, comité des transports, chambre de commerce de Jasper: Je peux peut-être répondre à cette question, monsieur le président. Parmi les gens de la Côte ouest, surtout du bord du Pacifique, beaucoup ne veulent pas voyager par autocar. Par conséquent, pour répondre à votre question, il y a effectivement eu une légère augmentation du transport par autocar, mais elle n'est pas suffisante pour représenter le nombre de personnes qui avaient l'habitude de voyager par VIA Rail.

Le sénateur Macdonald: Est-ce que VIA Rail pourrait augmenter le service en ajoutant des trains?

M. McPhee: J'aimerais bien vous répondre oui. Je crois que l'on pourrait facilement remplir des trains sept jours par semaine vers l'est et vers l'ouest, en passant par Edmonton, surtout pendant l'été.

Le sénateur Macdonald: Je pense que le service a été abandonné sous prétexte qu'il n'était pas rentable?

M. McPhee: J'ai l'impression que la suppression du service a été motivée par des questions financières, et c'est ce que la société prétend. Le service ferroviaire de transport de voyageurs ne pourra jamais être rentable.

Le sénateur Macdonald: Vous dites à la page 2 de votre mémoire que les deux *Transcontinental*, nord et sud, devraient être maintenus dans l'Ouest, et ce, dans l'intérêt de la population et de l'unité nationale, mais vous ne dites rien des coûts d'un tel service pour les sociétés ferroviaires. Celles-ci ont-elles prouvé qu'elles perdaient de l'argent sur cette ligne et qu'elles l'ont abandonnée pour cette raison, ou ont-elles seulement prétendu qu'elles perdaient de l'argent?

M. Urquhart: Monsieur le président, d'après moi, la question des coûts reste à discuter. Nous ne sommes pas vraiment convaincu que cette partie du réseau de VIA Rail était la

[*Text*]

that that section of the VIA Rail system was the money loser. We really cannot accept that premise.

Senator Riley: Mr. Urquhart, you mentioned, on page 1 of your brief, that one of the two *SuperContinental* was discontinued. You said both trains were very successful, carrying approximately 350 passengers per train during July and August of 1975. You have only one *Transcontinental* train now, do you not?

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, to interpret your question, senator, you are asking if we do have a *Transcontinental* train?

Senator Riley: Yes.

Mr. Urquhart: Through Jasper?

Senator Riley: Yes.

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, that train originates now in Winnipeg. It goes to Edmonton, along the route of the former *SuperContinental* and from there, sir, you have to change trains and board the VIA Rail *Skeena* to Edmonton via Jasper, Prince George and Prince Rupert.

Senator Riley: The train originating in Montreal only goes as far as Winnipeg, is that so?

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, the *Canadian* on the CNE line runs straight through to Vancouver. The other train does not. You change at Winnipeg and take the newly-instituted service from Winnipeg to Emdonton.

Senator Riley: That is on the northern route?

Mr. Urquhart: On the northern route, yes.

Senator Riley: The *Canadian,* as you call it, which was originally called the Transcontinental, now originates in Montreal and goes right along the southern route to Vancouver?

Mr. Urquhart: That is correct.

Senator Riley: You state here in the third pararaph of your brief:

> Both trains were very successful, carrying approximately 350 passengers per train during July and August of 1975.

Do you have any ridership figures now for what we call the *Transcontinental*, originating in Montreal and going right through to Vancouver?

Mr. Urquhart: The present existing system?

Senator Riley: Right.

Mr. Urquhart: I do not. Mr. McMullan, does your department have those figures?

Mr. Fred McMullan, Policy Analyst, Government of Alberta: One of the problems we have had is in otaining accurate figures from VIA Rail. I do not have a figure for you, senator.

Senator Riley: That is the trouble, right there.

Mr. McMullan: No, I do not know. I believe the last figure that I saw was for the SuperContinental, actually, through Jasper for 1980, and I believe the carryings for that year were 140,000 but I would not want to be quoted on that.

[*Traduction*]

source des pertes. Nous ne pouvons pas vraiment accepter cette hypothèse de base.

Le sénateur Riley: Monsieur Urquhart, vous avez dit à la première page de votre mémoire que l'un des deux Supercontinental a été supprimé. Vous dites que les deux étaient très populaires et avaient transporté environ 350 passagers par train en juillet et en août 1975. Il ne reste qu'un seul *Transcontinental* maintenant, n'est-ce pas?

M. Urquhart: Monsieur le président, si j'interprète bien votre question, sénateur, vous me demandez si nous avons effectivement un *Transcontinental*?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Urquhart: Qui passe par Jasper?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Urquhart: Monsieur le président, ce train part maintenant de Winnipeg. Il va à Edmonton, sur la ligne de l'ancien *Supercontinental* et de là, sénateur, vous devez changer de train et prendre le *Skeena* de VIA Rail qui va d'Edmonton à Prince-George et Prince-Rupert en passant par Jasper.

Le sénateur Riley: Le train qui part de Montréal ne va pas plus loin que Winnipeg, n'est-ce pas?

M. Urquhart: Monsieur le président, le *Canadian* du CN va jusqu'à Vancouver. Par l'autre train. Vous devez changer de train à Winnipeg et prendre le nouveau service de Winnipeg à Edmonton.

Le sénateur Riley: C'est sur le parcours nord?

M. Urquhart: Sur le parcours nord, oui.

Le sénateur Riley: Le *Canadian*, comme vous l'appelez, qui portait à l'origine le nom de *Transcontinental*, part maintenant de Montréal et suit le parcours sud jusqu'à Vancouver?

M. Urquhart: C'est exact.

Le sénateur Riley: Vs dites au troisième paragraphe de votre mémoire:

> Les deux trains étaient très populaires et ont transporté chacun environ 350 voyageurs par train en juillet et en août 1975.

Pouvez-vous nous donner des chiffres quant au taux actuel d'utilisation de ce que nous appelons le *Transcontinental*, qui part de Montréal à destination de Vancouver?

M. Urquhart: Vous voulez parler du service actuel?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Urquhart: Non. Monsieur McMullan, votre ministère possède-t-il ces chiffres?

M. Fred McMullan, analyste de la politique, Gouvernement de l'Alberta: Nous avons notamment éprouvé des problèmes à obtenir des chiffres précis de VIA Rail. Je n'ai pas ces chiffres, sénateur.

Le sénateur Riley: C'est le problème.

M. McMullan: Je crois que les derniers chiffres que j'ai vus pour le *Supercontinental* qui passe par Jasper se rapportent à 1980. Je crois que ce train a transporté cette même année quel-

[*Text*]

Senator Riley: Per year?

Mr. McMullan: Yes.

Senator Riley: If we have any trouble in obtaining ridership figures from VIA Rail, I think the unions would be very quick to supply them to you. Figures are not difficult to obtain.

Mr. McMullan: I am not sure that even the unions have them.

Senator Riley: Are they not interested?

Mr. McMullan: I am sure they would be interested. I just do not know that they have the figures. I was at a meeting some time ago where some union people were in attendance, and if they had some accurate annual carryings they were not making them known.

Senator Riley: Both the employees and VIA Rail keep the figures for the Ocean Limited going from Montreal to Halifax. We have already obtained those figures. We have not asked for the figures for the *Transcontinental* to Vancouver, but they should be available to you. There is no reason why they should not supply those figures to you. They will delay them if they can, but if you insist, they have the figures there and they have to provide them to you. It will be interesting to get the ridership figures for 1982 and 1983 on the *Transcontinental* from Montreal to Vancouver. You see, you do not have any comparative figures here. You just have the last figures for 1975. It might be interesting to see those other figures and see whether the ridership on the single operation has increased compared to the ridership that previously was carried by the two SuperContinentals and the amount of slack in that ridership that was taken up by now only the one operation.

Now, of course, you have the Skeena, which is a comparatively new operation, a substitute operation, from Prince Rupert to Calgary is it?

Mr. Urquhart: No, from Prince Rupert, Prince George, Jasper and Edmonton.

Senator Riley: Do you think you could obtain those ridership figures for us?

Mr. Urquhart: Yes, I shall obtain those directly.

Mr. Chairman, if I could respond a little further to Senator Riley's question, I would like to make the observation that what we are concerned with, or one of the things that we are very concerned with is the tourism aspect.The ridership figures may not have a comparison that equates to the needs of tourism in that we are losing a great percentage of that international market because people cannot arrive at the destination of their choice.

Senator Riley: However, you would be able to give us figures of, say, the Japanese ridership leaving Vancouver destined for Calgary or for Edmonton. That, I understand, is a big source of revenue to you, the summer tourists from Japan. At least, it has been in the past.

[*Traduction*]

que 140 000 passagers, mais je ne voudrais pas qu'on me cite à ce sujet.

Le sénateur Riley: Par an?

M. McMullan: Oui.

Le sénateur Riley: Si vous avez du mal à obtenir de VIA Rail les taux d'utilisation, je crois que les syndicats s'empresseraient de vous les donner. Ces chiffres ne sont pas difficiles à obtenir.

M. McMullan: Je ne suis pas certain que les syndicats les possèdent.

Le sénateur Riley: Cela ne les intéresse pas?

M. McMullan: Je suis sûr que cela les intéresserait. Je ne sais tout simplement pas s'il possèdent ces chiffres. J'ai assisté il y a quelque temps à une réunion à laquelle participaient quelques membres du syndicat S'ils avaient des chiffres précis quant aux taux annuels d'utilisation, ils n'en ont pas fait part à cette occasion.

Le sénateur Riley: Tant les employés de VIA Rail que la Société établissent des statistiques pour le *Ocan Limited* qui fait la navette entre Montréal et Halifax. Nous avons déjà obtenu ces chiffres. Nous n'avons toutefois pas demandé de chiffres pour le *Transcontinental* qui se rend jusqu'à Vancouver. Vous devriez pouvoir les obtenir. Il n'y a aucune raison pour qu'on ne vous les fournisse pas. On vous fera atendre, mais si vous insistez, on vous les fournira. Il serait intéressant de connaître pour 1982 et 1983 les taux d'utilisation du Transcontinental qui circule entre Montréal et Vancouver. Vous voyez, vous n'avez ici aucun chiffre pour comparer. Vous n'avez que les chiffres d 1975. Il pourrait être intéressant de jeter un coup d'œil sur ces chiffres et de déterminer si le taux d'utilisation sur cette route à augmenté pour le *Transcontinental* à comparer à ce qu'il était pour les deux "SuperContinental".

IL va sans dire que vous avez maintenant le *Skeena*. Il s'agit du nouveau service entre Prince-Rupert et Calgary.

M. Urquhart: Non, il va de Prince Rupert à Edmonton, en passant par Prince George et Jasper.

Le sénateur Riley: Croyez-vous pouvoir obtenir cex taux d'utilisation pour nous?

M. Urquhart: Oui, je les obtiendrai directement.

Monsieur le président, si je peux compléter la réponse à la question du sénateur Riley, j'aimerais dire que nous nous préoccupons notamment de l'aspect touristique. Il se peut que le taux d'utilisation ne représente pas les besoins des touristes. En effet, nous perdons une bonne partie du marché international parce que les gens ne peuvent parvenir à la destination de leur choix.

Le sénateur Riley: Vous pourriez toutefois nous donner des chiffres sur le nombre de Japonais par exemple qui quittent Vancouver à destination de Calgary ou d'Edmonton. Les touristes japonais qui se rendent l'été au Canada constituent une source de revenu importante. Du moins en était-il ainsi.

[*Text*]

Mr. McMullan: It is a significant amount of business. One tour operator who was speaking at the Jasper VIA Rail Symposium several weeks ago indicated that his company alone brought 4,000 Japanese tourists into Jasper on packages in 1981, I believe, so it is a significant amount of business.

Senator Riley: However, he has not given you the figures for 1982 and 1983?

Mr. McPhee: Yes, he has given us those figures. In 1982, he was running at approximately 1,200 and in 1983, he was roughly at 800 and he will have 800 or less in 1984.

Senator Riley: What were the figures in 1975?

Mr. McPhee: 1975?

Senator Riley: 1981, I am sorry.

Mr. McPhee: In 1981, I believe it was 4,000.

Senator Riley: So it has dropped from 4,000 to 800 in this last year, is that right? He anticipated that the ridership this year would be 800?

Mr. McMullan: I would like to point out that that was just that one company.

Senator Riley: That particular tour operator?

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, that was Trans-Pacific Tours, which is the oriental marketing arm of the Canadian Pacific.

Senator Stollery: First of all, I am a little confused over some of the descriptions of these trains. You have said that the *Super Transcontinentals* have been cancelled. Can you tell me, what is a *Super Transcontinental* and just how does that differ from what I had thought was a train that leaves from the east—I know I am poorly informed, but I thought there was still a train that went across the country? What is the difference from the train that goes from Montreal or Toronto now to Vancouver on the southern route and the others? Is that not a *Super Transcontinental*? What is the difference?

Mr. McPhee: Perhaps, Mr. Chairman, if I could answer that question. That train is the Transcontinental service, yes. It follows the southern line, which is known as the CP tracks. The other train that we were talking about is the Supercontinental from Winnipeg. It operates in the nothern tracks.

Senator Stollery: As I understand it, there are two lines, one going north and one going south?

Mr. McPhee: Yes, and the north one has now gone.

Senator Stollery: So basically, the southern one is still operating and the northern one has been chopped up into sections, which must cause some dislocation, particularly at Jasper, because you cannot get to Jasper easily any more by train, is that correct? Can you still get to Banff easily by train?

Mr. McPhee: Yes.

Senator Stollery: So the southern run has not changed—or has it changed; has it been altered particularly?

Mr. McPhee: No; basically the southern run is the same.

[*Traduction*]

M. McMullan: Ce marché est important. Un voyagiste qui s'adressait aux participants du Jasper VIA Rail Symposium il y a plusieurs semaines signalait que son entreprise avait à elle seule en 1981 transporté à forfait 4 000 touristes japonais. Il s'agit d'un important secteur.

Le sénateur Riley: Il ne vous a toutefois pas donné de chiffres pour 1982 et 1983?

M. McPhee: Oui. En 1982, il en a transporté environ 1 200, en 1983 quelque 800 et en 1984, il devrait en transporter 800 ou moins.

Le sénateur Riley: Quels sont les chiffres pour 1975?

M. McPhee: Pour 1975?

Le sénateur Riley: Pour 1981, je suis désolé.

M. McPhee: Je crois qu'il en a transporté 4 000 en 1981.

Le sénateur Riley: Il est donc passé de 4 000 à 800 l'année dernière, si je ne m'abuse? Il prévoit que le taux d'utilisation serait cette année de 800?

M. McMullan: Permettez-moi de souligner que ces chiffres ne concernent qu'une entreprise.

Le sénateur Riley: Ce voyagiste en particulier?

M. Urquhart: Monsieur le président, il s'agit de la Trans-Pacific Tours, l'agence de commercialisation du Canadien Pacifique en Orient.

Le sénateur Stollery: Premièrement, je confonds quelques-uns de ces tains. Vous avez dit que les «*Super Transcontinental*» ont été retirés du service. Pouvez-vous me dire ce qu'est un *Super Transcontinental* et dans quelle mesure ce train diffère de ce que je croyais être un train qui quitte l'est—je sais que je suis peut-être mal informé, mais je croyais qu'un train parcourait encore aujourd'hui le pays d'un océan à l'autre. Quelle est la différence entre le train qui part de Montréal et de Toronto à l'heure actuelle à destination de Vancouver par le parcours sud et les autres? Ne s'agit-il pas d'un *Super Transcontinental*? Quelle est la différence?

M. McPhee: Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre à cette question. Ce train est le Transcontinental. Il roule sur le parcours sud que l'on appelle les voies du CP. L'autre train dont nous parlions est le *Super Transcontinental* qui part de Winnipeg. Il circule sur les parcours nord.

Le sénateur Stollery: Si je comprends bien, il y a deux parcours l'un au nord et l'autre au sud?

M. McPhee: Celui du nord n'existe plus.

Le sénateur Stollery: Fondamentalement donc, le parcours sud est toujours en exploitation alors que le parcours nord a été sectionné, ce qui doit causer des perturbations, à Jasper en particulier étant donné qu'il n'est plus aussi facile de s'y rendre en train, si je ne m'abuse. Banff est-il toujours aussi facile d'accès par train?

M. McPhee: Oui.

Le sénateur Stollery: Le parcours sud n'a donc pas changé. Ou y a-t-on apporté des modifications particulières?

M. McPhee: Non, le parcours sud est pour ainsi dire le même.

[*Text*]

Senator Stollery: So it is the northern run. You said that the tourist industry had declined 50 per cent since approximately 1970. Why has that happened? I am sure there must be many reasons, and I do not wish to make it complicated; but is there a reason for it?

Mr. McMullan: Canada's share of international arrivals has declined to 50 per cent of the total in a decade. Possibly the chief reason is that many destinations are real factors in international tourism that were not previously. In the United States a number of destinations have come into prominence, such as Hawaii, California, and so on. This applies also to Spain, Japan, and many of the Caribbean countries. That is probably the simplest explanation.

Senator Stollery: I did not quite understand that.

Mr. McMullan: I will back up a little. Canada's share of total internatioanl arrivals has declined. In percentage terms it is declining, but not in absolute terms. The pie has got larger and Canada's share has not increased proportionately.

Senator Stollery: In terms of Alberta, and I presume the national parks in particular—which must be a major destination in Canada and the one that we should be concerned about—has the number of foreign visitors increased, declined or remained stable over the past decade? I am referring to the national park areas.

Mr. McMullan: It has increased. Alberta has more than held its own. The national parks have done quite well, but during the past couple of years, along with everything else, it has flattened out.

Senator Stollery: So we are concerned about the northern train which has become rather complicated. Senator Riley's point appears to be a valid one. We have to have the ridership figures, without which it is hard to argue anything. When we were looking at some of the Amtrak operations in the west, I was struck by the fact that they maintain a line that runs roughly parallel to the Canadian border, about 100 miles south of the border. I would have been curious to find out what the ridership is on that line, versus the ridership on the line that runs approximately 200 miles north of the Canadian border. I would find those figures rather interesting, because they would give us a comparison of the two systems which run into generally similar areas. Do you have any such information?

Mr. McMullan: Not specifically of that nature. However, we do know that since Amtrak reorganized a few years ago, they have turned their business around and ridership has picked up substantially. They have introduced new bi-level equipment that has found very favourable acceptance with the public.

Senator Stollery: But we do not have any actual figures on the number of people who ride that line.

Mr. McMullan: I do not have the information with me, but we may be able to obtain that information for you.

[*Traduction*]

Le sénateur Stollery: Les changements ont donc été apportées au parcours nord. Vous avez dit que l'activité touristique avait diminué de moitié depuis environ 1970. Pourquoi cela s'est-il produit? Je suis convaincu qu'il doit y avoir plusieurs raisons et je ne veux pas compliquer les choses.

M. McMullan: La part canadienne des arrivées internationales est passée à 50 p. 100 de l'ensemble au cours de la dernière décennie. La principale raison en est peut-être que de nombreuses destinations constituent des facteurs réels dans le tourisme international, ce qu'elles n'étaient pas auparavant. Aux États-Unis, un certain nombre de destinations ont pris de l'importance, notamment Hawaï et la Californie. Cela s'applique également à l'Espagne, au Japon et à de nombreux pays des Caraïbes. C'est peut-être l'explication la plus simple.

Le sénateur Stollery: Je n'ai pas très bien compris.

M. McMullan: Je reviens un peu en arrière. La part du Canada à l'égard de l'ensemble ds arrivées internationales a diminué. Cette part diminue en pourcentage mais non en termes absolus. Le marché s'est agrandi mais la part du Canada n'a pas augmenté proportionnellement.

Le sénateur Stollery: En Alberta, et je songe en particulier aux parcs nationaux—ceux-ci doivent constituer une destination importante au Canada et nous devrions nous y intéresser—le nombre de visiteurs étrangers a-t-il augmenté, a-t-il diminué ou s'est-il maintenu au cours de la dernière décennie? Je veux parler des régions où se trouvent des parcs nationaux.

M. McMullan: Il a augmenté. L'Alberta y contribue plus que sa part. Les parcs nationaux ont une très bonne fiche, mais au cours des dernières années, il y a eu un ralentissement des affaires, là comme ailleurs.

Le sénateur Stollery: Ce qui nous préoccupe donc, c'est le parcours nord, qui est devenu assez compliqué. Le point que soulève le sénateur Riley semble valable. Il nous faut connaître le taux d'utilisation, sans quoi il est difficile de discuter. Lorsque nous avons étudié quelques activités d'*Amtrak* dans l'Ouest, j'ai été étonné d'apprendre que des trains de ce service circulent sur une ligne quasiment parallèle à la frontière canadienne, à environ 100 milles au sud de la frontière. J'aurais été curieux de connaître le taux d'utilisation de ce réseau et de le comparer à celui d'un autre réseau situé à environ 200 milles au nord de la frontière canadienne. Ces chiffres seraient assez intéressants, étant donné qu'ils pourraient nous permettre de comparer deux réseaux qui traversent des régions assez semblables. Avez-vous ces renseignements?

M. McMullan: Pas tout à fait de cette nature. Nous savons toutefois que depuis qu'*Amtrak* s'est réorganisé il y a quelques années, les affaires ont repris et le taux d'utilisation a augmenté de façon substantielle. La société a mis en service du noveau matériel à deux étages qui plaît énormément au public.

Le sénateur Stollery: Mais nous ne possédons pas de chiffres sur le nombre d'utilisateurs.

M. McMullan: Je n'ai pas ces renseignements, mais nous pouvons les obtenir pour vous.

[*Text*]

Senator Stollery: I suppose we could get that information ourselves. It does seem to me to be important. Let us go back, then, to the line that has been abandoned or chopped up. You go to Winnipeg on the regular train, and, if you are going to Edmonton, you would have to get off the regular train and get on a train that goes just to Edmonton. With regard to Prince Rupert, the train used to go to Jasper and you then caught the train going to Edmonton. Now you have to go to Edmonton, get off, and get another train that goes to Jasper three times a week, and continues to Prince Rupert. How do visitors in the northern Alberta area now go to Jasper? Has there been a decline in the number of visitors going to Jasper since the service has been made more complicated?

Mr. McPhee: Senator, if you are talking about people getting to Jasper, the riderhip is up, so far as individual vehicles are concerned—marginally up.

Senator Stollery: By that, you mean cars.

Mr. McPhee: Yes. The only route now into Jasper is by rubber-tired traffic. Yo do not get in there by flying or by train, if you are coming from Vancouver.

Senator Stollery: But you could get there by train from Edmonton; is that right?

Mr. McPhee: That's right.

Senator Stollery: In other words, you can get there from Edmonton by train, but you cannot get there from Vancouver.

Mr. McPhee: You could go to Calgary, wait a day, and then take the dayliner up, wait a day, and then come across. We have lost our gateway to the Pacific, which is Vancouver.

Senator Balfour: You could take the train to Banff, and then take the bus to Jasper, on the highway, which is not an unpleasant trip.

Senator Stollery: Is that done a lot? In other words, what has happened to Jasper?

Mr. McPhee: Basically what has happened is that, with regard to people coming from Vancouver, the circle trip used to be from Vancouver by train to Jasper, down the Banff-Jasper highway, getting into Banff, and then either over to Calgary and flying out, or catching another train at Banff and going back west to Vancouver, and completing your route that way; or vice versa. You could possibly fly into Calgary, drive up to Jasper, or take the bus up, get off at Jasper and take the train to Vancouver. People just do not want the inconvenience or the hassle of bus rides. Basically we are not a bus people in the west.

Senator Stollery: Now you can come in from Vancouver and go to Banff. You get the bus up. Or you can go the opposite way and go to Jasper by bus, then take the train from Jasper to Edmonton, and fly out of there?

Mr. McPhee: It sounds nice in theory, but people do not want to do that. Tourists do not want to do it that way. There

[*Traduction*]

Le sénateur Stollery: Je suppose que nous pourrions nous-mêmes les obtenir. J'estime qu'ils sont importants. Revenons maintenant au réseau qui a été abandonné ou sectionné. Vous vous rendez à Winnipeg par le train régulier; si vous voulez vous rendre à Edmonton, il vous faut descendre et prendre un train à destination de cette ville. En ce qui concerne Prince Rupert, le train vous amènerait jusqu'à Jasper, d'où vous deviez prendre le train pour Edmonton. Aujourd'hui, il nous faut nous rendre à Edmonton, y prendre un autre train qui se rend à Jasper trois fois par semaine et poursuivre sa route jusqu'à Prince Rupert. Comment les touristes du Nord de l'Alberta se rendent-ils maintenant à Jasper? Le nombre de visiteurs à Jasper a-t-il diminué depuis que le service a été modifié?

M. McPhee: Sénateur, si vous parlez du nombre de touristes qui se rendent à Jasper, le taux d'utilisation est légèrement à la hausse, du moins par véhicule.

Le sénateur Stollery: Vous voulez dire par automobile.

M. McPhee: Oui. Jasper n'est maintenant accessible que par véhicule routier. A partir de Vancouver, on ne peut s'y rendre ni par avion ni par train.

Le sénateur Stollery: On peut toutefois s'y rendre à partir d'Edmonton, n'est-ce pas?

M. McPhee: Oui.

Le sénateur Stollery: Autrement dit, on peut s'y rendre en train à partir d'Edmonton mais non à partir de Vancouver.

M. McPhee: On peut se rendre à Calgary, attendre une journée, prendre ensuite le train de jour, attendre une journée et traverser. Nous avons perdu notre porte sur le Pacifique, c'est-à-dire Vancouver.

Le sénateur Balfour: Vous pourriez prendre le train à destination de Banff, puis l'autobus jusqu'à Jasper en empruntant l'autoroute. Ce n'est pas un voyage déplaisant.

Le sénateur Stollery: Est-ce la pratique courante? Autrement dit, qu'est-ce qui est arrivé à Jasper?

M. McPhee: Voici ce qui s'est fondamentalement passé. Pour ceux qui partaient de Vancouver, le circuit consistait à prendre le train à Vancouver à destination de Jasper, à emprunter l'autoroute Banff-Jasper pour se rendre à Banff, à se rendre ensuite soit à Calgary pour prendre un avion à destination de Vancouver ou à prendre un autre train à Banff et à revenir vers l'ouest jusqu'à Vancouver, ou vice versa. Il était également possible de prendre l'avion jusqu'à Calgary, de se rendre ensuite en voiture ou en autobus jusqu'à Jasper et d'y prendre le train jusqu'à Vancouver. Les gens, surtout les gens de l'Ouest, n'aiment tout simplement pas les désagréments que procure l'autobus.

Le sénateur Stollery: Vous pouvez donc partir de Vancouver et vous rendre à Banff par autobus. Vous pouvez également faire le contraire: vous rendre à Jasper en autobus, y prendre le train jusqu'à Edmonton où vous prendrez l'avion à destination de Vancouver.

M. McPhee: Voilà qui semble bien en théorie, mais les gens ne veulent pas le faire. Les touristes ne veulent pas suivre cet

[*Text*]

is a sort of romance and charisma about the train going through the Rocky Mountains.

Senator Stollery: But does not the train go through the Rocky Mountains to Banff from Vancouver?

Mr. McPhee: Yes, it does, but they like to take the route both ways.

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, and senator, there are a couple of points that I might clarify. While visitors to the national parks are increasing, it is worthy to note, first, that 71 per cent of all tourists within the Province of Alberta are Albertans. Of course, that includes the national parks penetration, because you have Jasper, Banff and Waterton national parks. Another issue is the matter of air service. As you will no doubt recall, you do not have international air facilities out of Edmonton, the same as you do out of Calgary. Calgary seems to be more of the international centre. People coming from Vancouver and trying to fly back to their original destination out of Edmonton have a great deal of difficulty because of the different set up with the international airlines.

Senator Balfour: Did I understand you to say that people flying out of Edmonton have difficulty getting back to Vancouver?

Mr. Urquhart: No, people who depart Vancouver via road or rail arrive in Edmonton, eventually, and if they are flying, let us say to St. Louis or to Florida, they have difficulty making that connection. That relates to international destinations.

Senator Balfour: I misunderstood you.

Mr. Urquhart: One very important point that I cannot help but emphasize time and time again is the international and exotic type of attraction that those Rocky Mountains provide to the world. They are very important to our nation in attracting tourists to Canada. The Rocky Mountains are one of the great wonders of the world, as I am sure you are all aware. They are just a tremendous tourist attraction and something we must capitalize on if we are going to turn the economy around and bring things into balance.

Senator Stollery: I certainly agree with that. It seems to me that the chopping up of this northern route and having it essentially abandoned from Jasper to Vancouver must have had a demonstrable effect on tourism in the Jasper area. There must be some figures which relate to that. It seems to me that more people will go to the Banff area than to Jasper. I bring this up because if we are going to persuade VIA Rail to do something about that we need figures of some kind. There must be some kind of statistical development in that area.

Mr. Urquhart: In Jasper the business community has lost as little as $5 million annually, but the loss figure really approaches $9 million in tourist revenue to that community. That figure is based on Tourism Canada's own representation which states that every 100,000 visitors to a community produces $6 million in revenue. We calculate that we have lost

[*Traduction*]

itinéraire. Les gens tiennent au romantisme et à l'enchantement des trains qui traversent les Rocheuses.

Le sénateur Stollery: Le train ne traverse-t-il pas les montagnes entre Banff et Vancouver?

M. McPhee: Oui, mais les gens veulent faire le trajet dans les deux sens.

M. Urquhart: Monsieur le président, sénateur, il y a un ou deux points que j'aimerais éclaircir. Quoique le nombre de visiteurs augmente dans les parcs nationaux, il vaut la peine de remarquer au départ que 71 p. 100 de tous les touristes de la province d'Alberta sont albertains. Il va sans dire que cela inclut les touristes qui visitent les parcs nationaux étant donné qu'on y trouve les parcs nationaux de Jasper, de Banff et de Waterton. Il y a aussi la question du service aérien. Comme vous le savez sans doute, nous n'avons pas d'aéroport international à Edmonton, contrairement à Calgary. Calgary semble être davantage un centre international. Les gens qui viennent de Vancouver et qui tentent de revenir à leur point de départ à partir d'Edmonton ont d'énormes difficultés à le faire étant donné que les compagnies aériennes internationales n'y font pas affaire.

Le sénateur Balfour: Si je comprends bien, les gens qui partent d'Edmonton ont de la difficulté à retourner à Vancouver?

M. Urquhart: Non, les gens qui partent de Vancouver en empruntant la route ou le train parviennent un jour ou l'autre à Edmonton. S'ils doivent par exemple retourner à St. Louis ou en Floride, ils éprouvent de la difficulté à effectuer leur correspondance. Je voulais parler de destinations internationales.

Le sénateur Balfour: Je vous ai mal compris.

M. Urquhart: Un point très important que je ne peux m'empêcher de souligner de temps en temps, c'est le caractère international et exotique que présentent les Rocheuses. Elles constituent pour notre pays un attrait touristique très important. Les Rocheuses sont une des grandes merveilles du monde. Elles constituent un excellent attrait touristique sur lequel nous devons capitaliser pour redresser notre économie et retrouver l'équilibre des choses.

Le sénateur Stollery: Je suis tout à fait d'accord avec cela. Il me semble que le fait d'avoir sabré le parcours nord et de l'avoir essentiellement abandonné entre Jasper et Vancouver doit avoir eu un effet concret sur le tourisme dans la région de Jasper. Il doit exister des statistiques à ce sujet. Il me semble que les gens se rendront plutôt dans la région de Banff que dans celle de Jasper. Je soulève cette question, car si nous voulons persuader VIA Rail de prendre des mesures, il nous faut des statistiques quelconques. On doit en compiler dans cette région.

M. Urquhart: A Jasper, les entreprises commerciales n'ont perdu que 5 millions de dollars par année, mais en réalité, les recettes touristiques ont diminué de près de 9 millions. Ces chiffres sont fondés sur les propres statistiques de Tourisme Canada, qui indiquent que toute collectivité qui accueille 100,000 visiteurs en tire des recettes de 6 millions de dollars.

[*Text*]

104,000 visitors. I am quite certain we can produce those figures for you, senator.

One thing that will support our viewpoint, Mr. Chairman, is figures from the Jasper Park Lodge, the crown jewel of Canadian National hotels. Their problems in marketing have just become horrendous because of the inability of that hotel to supply adequate transportation. They stated at one time that they had lost 2.3 per cent of their business. That may not sound like a great loss, but if one counts it on a visitation of 111,000 guests in 1978 to Jasper Park Lodge, you can see the revenue that that hotel has lost because of the inability to supply adequate transportation.

Senator Riley: When it should have been increasing.

Mr. Urquhart: Absolutely.

The Chairman: We will undertake to obtain those figures from Tourism Canada, senator. Senator Stewart.

Senator Stewart: First of all I want clarification as to your concern. On page 1 you start off by protesting the way the government used the National Transportation Act, and then you follow up on page 2 by saying that hearings held during 1971 and during 1976 proved conclusively that both the northern and southern transcontinental services in western Canada should be maintained on the grounds of public interest and national unity.

On the basis of those passages I would have concluded that this was a plea for a restoration of both transcontinental services. However, Mr. Chairman, in listening to the discussion so far this evening I have the impression that the real concern is the service between Vancouver and Edmonton. It is the western segment of that northern service which is the real point of grievance. It may well be that it would be nice to have the northern service running from the Atlantic to the Pacific, but I think the real concern is the run from the coast to Jasper and Edmonton. Would I be correct in assuming that?

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, the great concern is twofold, I believe; first of all, we think there should be a transcontinental train service serving all areas of the nation. If you will look at the census figures showing population and location, the northern half of the western provinces are not being served by rail. More important is the fact that the absence of adequate passenger train transportation between Vancouver and Edmonton has more than decimated the tourist industry.

The gap is from Vancouver to Jasper; that must be put in position. There is a service from Winnipeg to Edmonton and from Edmonton to Winnipeg but that last gap must be closed, that being from Edmonton to Jasper, Kamloops and Vancouver.

Senator Stewart: You make my point in detail that the real concern—and I am not dismissing the fact that you have concerns about the other—is the Edmonton to Vancouver and Vancouver to Edmonton portion.

In the United States at one time—I do not know that it is true now—if one were going to San Francisco and had some

[*Traduction*]

Nous estimons avoir perdu 104 000 visiteurs. Je suis certain que nous pouvons vous donner ces chiffres, sénateur.

Monsieur le président, les chiffres fournis par le Jasper Park Lodge, joyau des hôtels du Canadian National, sont éloquents. Les problèmes de commercialisation y sont devenus simplement horrifiants, étant donné l'incapacité de cet hôtel d'assurer des services de transport adéquats. Ses représentants ont déclaré à un certain moment avoir perdu 2,3 p. 100 de leur clientèle. Cela ne semble peut-être pas une grosse perte, mais si on tient compte du fait qu'en 1978, 111,000 personnes sont descendues au Jasper Park Lodge, vous pouvez constater que cet hôtel a perdu d'importantes recettes en raison de son incapacité de fournir des services de transport appropriés.

Le sénateur Riley: Alors que ces recettes auraient dû augmenter.

M. Urquhart: Absolument.

Le président: Nous tenterons d'obtenir ces chiffres de Tourisme Canada, sénateur. Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Tout d'abord, je désire des explications au sujet du point qui vous préoccupe. À la page 1, vous commencez par protester contre la facon dont le gouvernement s'est servi de la Loi nationale sur les transports, puis vous dites à la page 2 que les audiences tenues en 1971 et en 1976 ont permis de conclure que les services transcontinentaux du nord et du sud assurés dans l'Ouest du Canada devraient être maintenus dans l'intérêt du public et de l'unité nationale.

J'aurais conclu qu'on voulait par ces deux passages demander que soient rétablis les deux services transcontinentaux. Toutefois, monsieur le président, en suivant le débat qui a lieu ce soir, j'ai l'impression que le sujet réel de préoccupation est la liaison Vancouver-Edmonton. C'est la partie ouest de ce service du nord qui constitue la source réelle de préoccupations. Ce serait bon que le service du nord soit assuré de l'Atlantique au Pacifique, mais je pense que le sujet réel de préoccupation est le parcours entre la côte et Jasper et Edmonton. Ai-je raison?

M. Urquhart: Monsieur le président, à mon avis, le grand motif de préoccupation est double; tout d'abord, nous pensons qu'un service ferroviaire transcontinental devrait être assuré dans toutes les régions du pays. Si vous examinez les chiffres portant sur le recensement des bassins de population, vous verrez que la partie nord des provinces de l'Ouest n'est desservie par aucune société ferroviaire. Qui plus est, l'absence d'un service ferroviaire approprié de transport de voyageurs entre Vancouver et Edmonton a plus que décimé l'industrie touristique.

La brèche se situe entre Vancouver et Jasper. Il existe une liaison Winnipeg-Edmonton et vice versa, mais il faut combler la brèche entre Edmonton et Jasper, Kamloops et Vancouver.

Le sénateur Stewart: Vous reprenez en détail ma remarque voulant que le point qui vous préoccupe réellement—et je n'écarte pas le fait que vous ayez d'autres préoccupations—c'est la liaison Edmonton-Vancouver.

Aux États-Unis, à une époque—je ne sais pas si c'est toujours vrai—si quelqu'un se rendait à San Francisco et avait un

[*Text*]

time, one's secretary arranged a flight to Denver and then a wonderful train ride from Denver to Oakland. I wonder if that is not the kind of advice that a businessman working for a large, wealthy corporation today would not be given by his secretary. I presume the advice would be to fly to Calgary—I am not familiar with the inadequacies of the service out of Edmonton—and then take a wonderful train ride from there to Vancouver.

It would seem to me that that kind of pattern of travel would be very attractive to businessmen and to many tourists from the east—not from the Pacific rim, but from the east.

Senator Balfour: Mr. Chairman, speaking as one of those who has taken that trip innumerable times, the answer is no.

Senator Stewart: I would be interested to know why you say that, because superficially it seems so obvious.

Senator Balfour: It means a day and a half or two days on the train and the facilities are mediocre, at best.

Senator Stewart: On the train?

Senator Balfour: Yes, from Calgary to Vancouver, and one can be there in one hour aboard an Air Canada jet.

Senator Stewart: Then may I ask the senator—

Senator Balfour: I did not intend to become a witness.

Senator Stewart: We can explore that in another way, although it should be on the record as part of the picture.

Mr. McMullan: Perhaps I can add some enlightenment as to the breakdown of the passengers on the service as it exists. The study tabled by Mr. Urquhart has the same information on it and is essentially a summary of the report of the full study. From mid-May to the end of October in 1982 a study of visitors to Alberta indicated that about 50,000 visitors rode the trains and exited the province by rail. Half of that number, 48 per cent to be exact, were from Canada, 32 per cent were Americans and 20 per cent were from other countries. The Canadian and U.S. figures show how important the national service is to the viability of rail passenger service. Of the Canadians, half of them came from east of the Manitoba-Saskatchewan border and Manitoba was not all that predominant in the numbers. There was a significant number from Ontario, Quebec and the Maritimes. Of the American visitors the split was almost equal, with about one third from the east coast, one third from the west coast and the remaining one third from in between. Those figures indicate that, even with the abridged service, rail passenger service draws from all over.

Senator Stewart: What was the basis for the decision to relocate the western part of the service that starts in Edmonton to Prince Rupert rather than continuing into Vancouver as it formerly existed?

[*Traduction*]

peu de temps, sa secrétaire lui réservait un vol jusqu'à Denver, où il prenait le train à destination d'Oakland; quel merveilleux trajet c'était! Je me demande si une secrétaire ne donnerait pas ce genre de conseils à un homme d'affaires qui travaille aujourd'hui pour une société prospère. Je présume qu'elle lui conseillerait de prendre l'avion jusqu'à Calgary—je ne connais pas les lacunes du service en partance d'Edmonton—puis de faire une merveilleuse promenade en train de Calgary à Vancouver.

Il me semble que ce genre d'itinéraire serait très intéressant pour les gens d'affaires et de nombreux touristes de l'Est—non pas de la côte du Pacifique, mais de l'Est.

Le sénateur Balfour: Monsieur le président, étant de ceux qui ont effectué ce trajet à d'innombrables reprises, je puis vous dire que la réponse est non.

Le sénateur Stewart: Je serais curieux de savoir pourquoi vous dites cela.

Le sénateur Balfour: Il faudrait passer un jour et demi ou deux à bord d'un train, et le moins qu'on puisse dire, c'est que les installations y sont médiocres.

Le sénateur Stewart: A bord du train?

Le sénateur Balfour: Oui, entre Calgary et Vancouver, et le même trajet peut s'effectuer en une heure à bord d'un avion d'Air Canada.

Le sénateur Stewart: Alors, puis-je demander au sénateur—

Le sénateur Balfour: Je n'avais pas l'intention de témoigner.

Le sénateur Stewart: Nous pouvons aborder la question d'une autre façon, mais chose certaine, il doit en être fait état dans le compte rendu.

M. McMullan: Peut-être pourrais-je donner quelques éclaircissements sur la répartition des voyageurs qui utilisent le service. L'étude déposée par M. Urquhart renferme les mêmes renseignements à ce sujet et constitue essentiellement un résumé du rapport. Entre la mi-mai et la fin d'octobre 1982, une étude des touristes que l'Alberta a accueillis a révélé que quelque 50 000 d'entre eux s'y étaient rendus et étaient rentrés chez eux par voie ferroviaire. La moitié, soit 48 p. 100 pour être exact, venaient du Canada, 23 p. 100 des États-Unis et 20p. 100, d'autres pays. Les chiffres recueillies au Canada et aux États-Unis révèlent à quel point le service national est important pour la viabilité du service de transport ferroviaire de voyageurs. La moitié des Canadiens venaient de l'est de la frontière entre le Manitoba et la Saskatchewan, et les Manitobains n'étaient pas très nombreux. Un nombre considérable venaient de l'Ontario, du Québec et des Maritimes. La répartition des visiteurs américains était presque égale, un tiers venant de la côte est, un tiers de la côte ouest et le reste des régions intermédiaires. Ces chiffres indiquent que, même réduit, le service de transport ferroviaire de voyageurs attire des visiteurs de partout.

Le sénateur Stewart: Sur quoi s'est-on fondé pour décider de situer ailleurs la partie ouest du service allant d'Edmonton à Prince-Rupert, au lieu de le poursuivre jusqu'à Vancouver, comme c'était le cas auparavant?

[*Text*]

Mr. Urquhart: I asked that question of the Hon. Jean-Luc Pepin during discussions prior to the discontinuance of the service. The answer he gave me was that it was determined by the government that service must be provided to the more remote areas of the nation and that there was no direct link for the coastal harbour of Prince Rupert.

Senator Stewart: I assume that one of the reasons the service on the northern route was reduced and altered was that VIA Rail did not have attractive modern equipment to provide it, even at what one might call North American standards, let alone world standards.

Mr. Urquhart: That is indeed a fact. The equipment that was being used was becoming obsolete day by day. The condition of the equipment resulted in many breakdowns and in horrendous expenses. However, the state of the equipment does not influence the viability of the route. The fact that the equipment was antiquated was a matter of internal policy within the network and the VIA system.

Senator Stewart: You are advocating a renewal of the route from Edmonton to Vancouver with state of the art equipment, are you not?

Mr. Urquhart: That is what we are seeking. We strongly urge that action be taken immediately to institute some form of service. There is equipment within the VIA system which could be used to get the ball rolling, because, as we mentioned in our brief, we have important objectives to meet such as the exposition in Vancouver. International tour operators require at least one year's lead time to make a program feasible. It is May, 1984 and we are still looking for equipment with an expectant start-up date of 1985. The equipment must be made available almost immediately if those international tour operators are to be successful in generating the volume that will subsequently support the regenerated VIA system.

Senator Stewart: On page 2 you show the results of a comparison of the western transcontinental service to the performance of the total passenger system for the year 1980. It seems to indicate that the western portion of the service was moving more passengers and probably was more economically viable than certain other parts of the service. You then go on to talk about the fact that the western portion was reduced. You do not seem to suggest in your brief that the system as a whole was reduced, that there were cutbacks in other parts of Canada?

Mr. Urquhart: We are aware that there were other cuts in the railway system but our presence here is to express the concerns of the Tourism Association of Alberta and tourism in Canada.

Senator Riley: You mentioned that for travellers to get into the international flying lanes they would have to go from Banff to Calgary?

Mr. Urquhart: There are different airlines with landing rights at different locations. For example we mention in our brief the Cathayan line which has landing rights only in Vancouver. I cannot recite for you different international airlines

[*Traduction*]

M. Urquhart: J'ai posé la question à l'honorable Jean-Luc Pepin, au cours de discussions engagées avant l'interruption du service. Il m'a répondu que le gouvernement avait déterminé que le service doit être assuré dans les régions plus éloignées du pays et qu'il n'existait aucune liaison directe pour le port côtier de Prince-Rupert.

Le sénateur Stewart: Je présume que si le service sur le parcours nord a été réduit et modifié, c'est en partie parce que VIA Rail ne possédait pas de matériel moderne et attrayant pour l'assurer, même selon des normes nord-américaines, si l'on peut dire, et encore moins selon des normes mondiales.

M. Urquhart: C'est un fait indéniable. Le matériel utilisé tombait de plus en plus en désuétude. L'état du matériel a entraîné de nombreuses pannes et occasionné des dépenses énormes. Toutefois, l'état du matériel n'influe pas sur la viabilité du parcours. L'obsolescence du matériel était imputable à une question de politique interne du réseau et du système de VIA.

Le sénateur Stewart: Vous préconisez l'utilisation de matériel sophistiqué pour assurer la liaison Edmonton-Vancouver, n'est-ce pas?

M. Urquhart: C'est ce que nous désirons. Nous insistons beaucoup pour qu'on prenne immédiatement les mesures nécessaires afin d'instaurer une certaine forme de service. Il y a dans le système de VIA du matériel qui pourrait servir à mettre les choses en branle, car, comme nous l'avons indiqué dans notre mémoire, nous avons des objectifs importants à réaliser, notamment l'exposition de Vancouver. Les organisateurs d'excursions internationales ont besoin d'un délai d'au moins un an pour réaliser un programme. Nous sommes en mai 1984 et nous cherchons toujours du matériel en vue de l'inauguration prévue en 1985. Le matériel doit être mis presque immédiatement à la disposition de ces voyagistes si l'on veut que ceux-ci attirent le nombre de visiteurs qui permettra au système modernisé de VIA d'être rentable.

Le sénateur Stewart: À la page 2, vous indiquez les résultats d'une étude comparative entre le service transcontinental dans l'Ouest et le rendement de tout le système de transport de voyageurs pour l'année 1980. Il me semble que la partie ouest du service assurait les déplacements d'un plus grand nombre de voyageurs et qu'elle était probablement plus rentable que certaines autres parties. Vous dites ensuite que la partie ouest a été sabrée. Vous ne semblez pas laisser entendre dans votre mémoire que l'ensemble du système a été réduit, que des réductions ont été faites dans d'autres parties du Canada.

M. Urquhart: Nous sommes conscients que d'autres coupures ont été faites, mais nous sommes ici pour exprimer les préoccupations de l'Association du tourisme de l'Alberta et de l'industrie canadienne du tourisme.

Le sénateur Riley: Vous dites que les voyageurs qui désireraient emprunter des vols internationaux devraient se rendre de Banff à Calgary?

M. Urquhart: Les différentes compagnies aériennes ont le droit d'atterrir à divers endroits. Par exemple, nous disons dans notre mémoire que la ligne Cathayan n'a le droit d'atterrir qu'à Vancouver. Je ne peux vous énumérer les différentes com-

[*Text*]

and their landing rights whether it be Calgary or Edmonton or both, but it is not common for international carriers to have landing rights in both Edmonton and Calgary. So, again, it is dependent upon the airline that can best service the visitor.

Senator Riley: What is the road mileage between Jasper and Banff?

Mr. McPhee: One hundred and eighty-seven miles.

Senator Riley: And the mileage from Banff to Calgary?

Mr. McPhee: Seventy to eighty miles.

Senator Riley: Is there a point where the northern line and the southern line could converge and carry on through the Rockies on one route?

Mr. McPhee: That has been suggested and the point of Kamloops has been mentioned but whether it is physically possible is another problem to be explored.

Senator Riley: That would solve part of the problem, would it not?

Mr. McPhee: Yes, in theory it would. However, I am led to believe that there is a problem which exists between the two stages with respect to getting across the tracks. The tracks run on different sides of the rivers and I believe the physical logistics are very difficult to contend with.

Senator Riley: Kamloops is the only logical point where they could converge?

Mr. McPhee: Yes, that is right.

Senator Riley: Mr. Urquhart, you mentioned equipment. There is no doubt that the equipment being used on the transcontinental service is what we call heritage equipment—it is at least 30 years old. There are breakdowns in cold weather, particularly on the northern routes, and long delays are often experienced. Yet, Amtrak is using a great deal of this heritage equipment. It is rebuilding engines and coaches. I believe the cost to rebuild a coach from the truck up is approximately $230,000. If new cars are to be put on the line, long delays are often experienced as a result of new car contruction. I feel VIA has made a mistake in retiring much of this older equipment. This is equipment which could be restructured, satisfactorily rebuilt and put into use the in the system for at least 10 years. What some of us would like VIA to do, as Amtrak is doing, is rebuild these old train cars piecemeal and fit them into the existing service. I do not see any reason why it could not be done at the same cost as it is to Amtrak. This would eliminate a number of these breakdowns and freeze-ups in the wintertime, particularly on the northern routes. You mentioned upgrading of equipment; is that what you had in mind? You did not necessarily mean new equipment, did you?

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, I certainly believe in upgrading equipment wherever possible. I would like to relate a case in which I became personally involved. BC Rail was upgrading its budd cars and that type of equipment. I believe they call them LDRs, that is, light diesel rail vehicles. B.C. Rail waited something in the order of 18 months for that piece of equipment to come back from refurbishing in Montreal. Of course,

[*Traduction*]

pagnies aériennes internationales qui ont le droit d'atterrir à Calgary ou à Edmonton, ou aux deux endroits, mais il est rare que des transporteurs internationaux aient le droit d'atterrir tant à Edmonton qu'à Calgary. Encore là, cela dépend de la compagnie aérienne qui peut le mieux desservir la clientèle.

Le sénateur Riley: Quelle est la distance entre Jasper et Banff?

M. McPhee: Cent quatre-vingt sept milles.

Le sénateur Riley: Et entre Banff et Calgary?

M. McPhee: De soixante-dix à quatre-vingts milles.

Le sénateur Riley: Y a-t-il un endroit où la ligne nord et la ligne sud pourraient converger pour ne former qu'un seul parcours dans les Rocheuses?

M. McPhee: On a soulevé cette question et parlé de Kamloops, mais reste à savoir si cela est effectivement réalisable.

Le sénateur Riley: Cela résoudrait une partie du problème, n'est-ce pas?

M. McPhee: Oui, en théorie. Toutefois, je suis porté à croire que la traverse des voies poserait un problème. En effet, les voies longent des côtés différents des rivières; je pense qu'il est très difficile de lutter contre des problèmes de géographie physique.

Le sénateur Riley: Kamloops est le seul endroit logique où elles pourraient converger?

M. McPhee: En effet.

Le sénateur Riley: Monsieur Urquhart, vous avez parlé de matériel. Il ne fait aucun doute que le matériel utilisé pour le service transcontinental est ce que nous appelons du matériel patrimonial—il date d'au moins 30 ans. Des pannes se produisent par temps froid, surtout sur les parcours nord, et il faut souvent subir de longs retards. Pourtant, Amtrak se sert beaucoup de ce genre de matériel. Il reconstruit des moteurs et des voitures. Je crois qu'il en coûte environ 230,000 $ pour reconstruire une voiture à partir de la plate-forme. La construction de voitures occasionne souvent de longs retards. J'estime que VIA a commis une erreur lorsqu'elle a retiré une grande partie de son vieux matériel. Ce matériel aurait pu être restructuré, rénové et servir pendant au moins dix ans encore. Certains d'entre nous voudraient que VIA, emboîte le pas à Amtrak, et reconstruise ces anciennes voitures petit à petit pour les incorporer au matériel existant. Je ne vois pas pourquoi VIA ne pourrait pas procéder ainsi en dépensant le même montant qu'Amtrak. Cela éliminerait un certain nombre de ces pannes et de ces gels en hiver, particulièrement sur les parcours nord. Vous avez parlé de la modernisation du matériel; est-ce là ce que vous aviez en tête? Vous ne parliez pas nécessairement de matériel neuf, n'est-ce pas?

M. Urquhart: Monsieur le président, je suis certes favorable à la modernisation du matériel dans toute la mesure du possible. Je voudrais vous citer un cas dans lequel je me suis personnellement engagé. La B.C. Rail modernisait ses automotrices et le matériel de ce genre. Je pense qu'on les appelle des LDR, c'est-à-dire des véhicules ferroviaires à diesel léger. La B.C. Rail a dû attendre environ 18 mois avant que cette pièce de

[*Text*]

the long delay was difficult for BCR to handle since at that point in time it wished to make some sort of connection at Prince George with the Skeena train in order that it could offer service from the northern section into Vancouver. However, the delay in obtaining the one car was very lengthy.

Senator Riley: CN had probably undertaken to rebuild the cars. This is something which I feel should be avoided in the future. I think we will see that VIA is about to open its own maintenance shops. If it does, and if it carries on in the same pattern as Amtrak, then these cars will be put on an assembly line and put right through the process. Of course, VIA cannot take a whole train at one time out of service. Gradually, the trains will be rebuilt car by car.

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, personally, I would have no hesitation in stating that rebuilt equipment is probably a must in our economic times as opposed to the purchase of new equipment. Again, the point I wish to emphasize is that a decision with respect to some form of service must become a reality almost immediately. A decision is imperative as soon as is humanly possible.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I know we have almost run out of time and I will make my question very short. The question of winter breakdowns has been brought up, which prompts to seek figures, to ask when tourists might be available to use train service. Coming from Nova Scotia, my impression is that my neighbours who wish to travel to Vancouver by rail tend to go in the summer. I suspect that is true of a great many American tourists. What is the situation with respect to people coming from the Pacific Rim? Are they summer travellers or winter travellers? Perhaps I should not press for these figures right now. What I would like to know is whether or not there are figures available with respect to this matter. We could then deal with the possibility of summer service, at least initially, as opposed to year round service.

Mr. McMullan: Most of the business occurs in the summertime. However, in the parks areas there is the potential to do more rail business than has been done in the past especially in regard to ski areas.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Urquhart.

Mr. Urquhart: Mr. Chairman, sentors, we appreciate the opportunity of being here tonight and presenting our viewpoint to you. Thank you very much.

The Chairman: Honourable senators, I would like to have a motion with respect to having this booklet marked as an exhibit.

Senator Balfour: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Then it will become exhibit 7A. Copies will be made available to honourable senators in a short time.

Would you please proceed, Mr. Fitzpatrick?

Mr. D. Fitzpatrick, Spokesman, Coalition for Improved Rail Passenger Service: Mr. Chairman, honourable senators, as spokesman for the Coalition for Improved Rail Passenger Service, I wish to express the honour which my colleagues on

[*Traduction*]

matériel ne lui soit retournée de Montréal, où elle était remise en état. Bien entendu, elle a eu de la difficulté à supporter ce long retard, car à cette époque, elle désirait assurer un genre de liaison à Prince-George avec le train «Skeena», afin d'offrir un service de la partie nord jusqu'à Vancouver.

Le sénateur Riley: Le CN avait probablement décidé de reconstruire ses voitures. A mon avis, on devrait éviter cela à l'avenir. Je pense que VIA est à la veille d'ouvrir ses propres ateliers d'entretien. Si tel est le cas, et si VIA suit les traces d'Amtrak, ces voitures seront alors mises sur une chaîne de montage et suivront le processus jusqu'au bout. Bien entendu, VIA ne peut retirer tout un train du service. Les trains seront reconstruits graduellement, voiture par voiture.

M. Urquhart: Monsieur le président, je n'hésiterais pas à dire que, vu la conjoncture économique, il est probablement indispensable de reconstruire le matériel au lieu d'en acheter du neuf. Encore une fois, je désire souligner qu'il faut décider presque immédiatement si l'on assurera une certaine forme de service. Une décision s'impose, dans la mesure où il sera humainement possible d'en prendre une.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, comme je sais qu'il ne nous reste que très peu de temps, je serai très bref. On a soulevé la question des pannes qui surviennent en hiver, ce qui m'amène à demander des chiffres, à demander à quel moment les touristes commenceront à utiliser le service ferroviaire. Venant de la Nouvelle-Écosse, j'ai l'impression que mes voisins qui désirent se rendre à Vancouver en train ont tendance à y aller l'été. Je crois que c'est aussi le cas de bon nombre de touristes américains. Qu'en est-il des gens du Pacifique? Voyagent-ils l'été ou l'hiver? Je ne devrais peut-être pas vous demander de nous fournir des chiffres à ce moment-ci. Je voudrais toutefois savoir s'il existe ou non des données à cet égard. Nous pourrions, à partir de cela, envisager la possibilité de mettre sur pied un service d'été, au moins dans un premier temps, par opposition à un service à longueur d'année.

M. McMullan: La plupart des voyages se font l'été. D'ailleurs, dans les régions où se trouvent des parcs, on pourrait offrir un meilleur service ferroviaire que par le passé, et notamment en ce qui concerne les centres de ski.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Urquhart

M. Urquhart: Monsieur le président, honorables sénateurs, nous sommes heureux d'avoir eu l'occasion de venir vous exprimer notre point de vue, ce soir. Merci.

Le président: Honorables sénateurs, je voudrais que quelqu'un propose qu'on fasse annexer ce document.

Le sénateur Balfour: J'en fais la proposition, monsieur le président.

Le président: Ce sera donc le document 7A. Les honorables sénateurs pourront bientôt en recevoir des exemplaires.

Monsieur Fitzpatrick, voulez-vous continuer?

M. D. Fitzpatrick, porte-parole, Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs: Monsieur le président, honorables sénateurs, en tant que porte-parole de la Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs

[*Text*]

my left, Mr. J. D. Devine, and on my right, Mr. John Cook, Mr. Carson, a representative of the Mayor of the village of McAdams, New Brunswick and myself feel at having been invited to appear before you to put the case for the return of the "Atlantic."

CIRPS, a coalition made up of business and professional people, exists to act as a consultant and facilitator for in excess of 35 municipalities, regional councils and community organizations, a list of which has been previously distributed to you, who are working together for the speedy return of the VIA "Atlantic" on a direct route to Atlantic Canada through the eastern townships and southern New Brunswick. The first part of our presentation, which will consist of an outline of our proposal, will be presented by Mr. John Cook, followed by Mr. Douglas Devine who will present the cost analysis of our proposal.

Mr. J. Cook, Spokesman, Coalition for Improved Rail Passenger Service: Mr. Chairman, honourable senators, you already have copies of our formal brief which is rather lengthy. Therefore, in the interests of economizing on time, I am going to read excerpts from it. You may find it helpful if I try to indicate where I am, if you care to follow the brief.

Senator Balfour: Excuse me, was this brief distributed beforehand?

The Chairman: Yes.

Senator Balfour: I have it now, but is this the first time we have seen it?

The Chairman: No.

Mr. Cook: Since the fall of 1981, the VIA Rail link between central and Atlantic Canada has been the object of continuous dissatisfaction within the Atlantic region. This paper has been prepared in an effort to clarify the underlying problems associated with the eastern transcontinental service and to propose a cost-effective solution which, when implemented, will begin a healing of the hardship suffered in the Atlantic region as a result of the unsuccessful experiment of 1981.

Several factors contributed to justify some form of cutback in VIA Rail service in the Atlantic region in 1981. It is unfortunate that the service which VIA Rail had proclaimed "its greatest success" just prior to that was caught in the middle of these factors.

The *Atlantic*, intended to be the primary link between Nova Scotia, southern New Brunswick, the eastern townships and central Canada, at that time was handling 165,000 passengers annually in 1980, and approximately 1,000 people per day in both July and August of 1981.

The success of the eastern transcontinental service was achieved in spite of the operation of two additional VIA Rail trains daily between Halifax and Moncton—three at times between Halifax and Truro—and the operation of a second train on the Sherbrooke-Montreal section of the direct route. When you refer to the chart on page 3 of the brief, you will note that one of the significant factors is that—if you look at the departure from Halifax—the trains, in general, ran relatively close together. Therefore, the potential for generating

[*Traduction*]

j'estime que c'est un véritable honneur pour moi et mes collègues, à ma gauche, M. J. D. Devine et, à ma droite, MM. John Cook et Carson, représentant du maire du village de McAdams, au Nouveau-Brunswick, de comparaître devant vous pour discuter de la possibilité de rétablir le service de l'«Atlantique».

La Coalition, qui regroupe des hommes d'affaires et des membres de professions libérales, agit à titre de conseiller et de représentant pour plus de 35 municipalités, conseils régionaux et organisations communautaires, dont la liste vous a déjà été distribuée. Ces gens collaborent en vue de réaliser sans délai le service offert par l'«Atlantique» de VIA sur une ligne directe reliant les provinces de l'Atlantique, les cantons de l'est et le Sud du Nouveau-Brunswick. La première partie de notre exposé, qui est un aperçu de notre proposition, sera donnée par M. John Cook, suivi de M. Douglas Devine qui vous présentera l'analyse des coûts de notre projet.

M. J. Cook, porte-parole, Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs: Monsieur le président, honorables sénateurs, vous avez déjà reçu un exemplaire de notre mémoire, qui est assez long. Par conséquent, pour ne pas perdre de temps, je vous en lis des extraits. Je vous indiquerai les pages pour vous permettre de suivre.

Le sénateur Balfour: Excusez-moi, ce mémoire a-t-il été déjà distribué?

Le président: Oui.

Le sénateur Balfour: J'en ai maintenant un exemplaire, mais est-ce la première fois que nous le voyons?

Le président: Non.

M. Cook: Depuis l'automne 1981, le service assuré par VIA Rail entre le centre du pays et les provinces de l'Atlantique a provoqué beaucoup de mécontentement dans cette dernière région. Ce mémoire a été préparé en vue de clarifier les problèmes fondamentaux que pose le service transcontinental de l'Est et de proposer une solution rentable qui, si elle est appliquée, permettra d'aplanir les difficultés éprouvées par les provinces de l'Atlantique depuis l'échec de 1981.

Plusieurs facteurs justifiaient la réduction des services VIA Rail dans la région de l'Atlantique en 1981. Il est malheureux que le service, que, avant ces coupures, VIA Rail appelait «son plus grand succès», ait subi l'influence de tous ces facteurs.

L'*Atlantique*, qui devait surtout assurer la liaison entre la Nouvelle-Écosse, le Sud du Nouveau-Brunswick, les cantons de l'Est et le centre du Canada, transportait 165 000 passagers par année en 1980, et environ 1 000 passagers par jour, en juillet et août 1981.

Le service transcontinental de l'Est s'est avéré un succès en dépit de l'exploitation de deux trains VIA Rail supplémentaires qui assuraient la liaison quotidienne entre Halifax et Moncton—trois, à certains moments entre Halifax et Truro—et l'exploitation d'un deuxième train sur le tronçon Sherbrooke-Montréal du parcours direct. Si vous vous reportez de la page 3 du mémoire, vous constaterez qu'un des principaux facteurs—si l'on considère les départs d'Halifax—est que l'heure de départ des trains était assez rapprochée. En consé-

[*Text*]

traffic volume really did not add up. There was not enough time to generate the traffic carriage.

It is now clear that some adjustments had to be made to VIA Rail service in the Atlantic region in 1981. This further chart simply shows the competing service that existed on the Moncton-to-Campbellton run and on the Sherbrooke-to-Montreal run. You will notice that, in the Moncton-to-Campbellton run, one departure was at 1710 and the other at 1830, so close together that they competed with each other for passenger traffic.

With the cut of the *Atlantic* in 1981, the *Ocean Limited* was expected to serve the Gaspé region of the province of Quebec, the north shore of New Brunswick and, in addition to these markets, the Nova Scotia, PEI, Newfoundland and southern New Brunswick regions—an impossible task due to both geography and numbers. The table on the screen is found at page 5 of the brief. We are interested in pointing out the distance variance between what we call the direct route and the *Ocean Limited* route.

If you refer to Fredericton, a passenger going from Fredericton to Montreal travels 1,295 kilometres by the *Ocean Limtied* route and only 752 kilometres by the direct route, a difference of 570 kilometres or 354 miles. Saint John passengers are faced with travelling 428 kilometres, 266 miles, more in order to get to Montreal.

Turning to the chart on page 6, the difference in time that it takes to get from one of these cities to Montreal is even more significant and even more of a hardship to the travelling public. Passengers from Fredericton are faced with an additional seven hours of travel time if they travel by train. Saint John passengers are faced with approximately five hours of additional travel time. You can see the remaining hours on the chart. Some of them have very significant differences and this is one of the main reasons why we are finding major support thoughout our area of the province.

Turning to page 7, the public reaction to the much longer and more costly remaining service was strong and immediate. Effective immediately with the cutback, business at the Saint John VIA Rail station dropped by 50 per cent and has not recovered. In the busiest travel months business has dropped by up to 50 per cent through the Saint John station.

Of the 165,000 people handled handled by the direct train per year, 50,000 trael between southern New Brunswick points and central Canada. This number dropped by 35,000 annually with the loss of the direct train. Only 15,000 people per year now use the longer roundabout route between central Canada and southern New Brunswick.

The loss of direct service to the maritimes has caused considerable hardship to travellers, VIA Rail, employees of VIA and the railways and commnity services in southern New Brunswick, including taxis, all of which have lost income due to the decrease in VIA Rail travellers.

[*Traduction*]

quence, le potentiel d'augmentation du volume de trafic ne s'est pas concrétisé. L'horaire ne favorisait pas le transport d'un grand nombre de passagers.

Il est maintenant clair que certains changements devaient être apportés au service VIA Rail assuré dans la région de l'Atlantique en 1981. Cet autre tableau montre tout simplement le service concurrentiel qui était offert sur les parcours Moncton-Campbellton et Sherbrooke-Montréal. Vous constaterez que, sur le parcours Moncton-Campbellton, un premier train partait à 17 h 10, et un deuxième à 18 h 30; ces départs étaient tellement rapprochés que les trains se faisaient concurrence.

A la suite de la réduction du service de l'*Atlantique* en 1981, on prévoyait que l'*Ocean Limited* desservirait la Gaspésie, au Québec, la rive Nord du Nouveau-Brunswick ainsi que la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et les régions Sud du Nouveau-Brunswick, toutefois, il s'agissait là d'une tâche impossible en raison des facteurs géographiques en cause et du nombre de passagers à transporter. Le tableau à l'écran se trouve à la page 5 du mémoire. Nous tenons à vous signaler l'écart kilométrique qui existe entre ce que nous appelons le parcours direct et le parcours de l'*Ocean Limited*.

Si nous prenons l'exemple de Fredericton, le passager qui se rend de Fredericton à Montréal franchit 1 295 kilomètres sur le parcours de l'*Ocean Limited*, et seulement 752 kilomètres sur le parcours direct, ce qui fait une différence de 570 kilomètres ou 354 milles. Les passagers de Saint-Jean doivent parcourir 428 kilomètres ou 266 milles de plus pour arriver à Montréal.

Si l'on regarde le tableau à la page 6, le temps additionnel qu'il faut pour parcourir la distance séparant l'une quelconque de ces villes de Montréal est encore plus considérable, et cause beaucoup plus de problèmes aux voyageurs. Il faut sept heures de plus aux passagers de Fredericton pour se rendre à Montréal, s'ils voyagent par train, et environ cinq heures de plus aux passagers de Saint-Jean. Vous pouvez voir les autres temps de parcours sur le tableau. Il y a des différences notables entre certains chiffres, et c'est une des principales raisons pour lesquelles nous avons un si grand appui dans notre région.

On peut voir à la page 7, que le public n'a pas tardé à réagir vivement contre le service plus long et plus coûteux. Dès que le service a été réduit, le chiffre d'affaires de la gare VIA Rail à Saint-Jean a connu une baisse de 50 p. 100, et ne s'est pas encore amélioré. Pendant les mois de pointe, la gare de Saint-Jean a enregistré des pertes de près de 50 p. 100.

Sur les 165 000 personnes qui prennent le train du service direct chaque année, 50 000 font la navette entre des localités du Sud du Nouveau-Brunswick et le centre du pays. La perte du train direct a entraîné une baisse d'environ 35 000 passagers par année. Aujourd'hui, seulement 15 000 personnes par année empruntent le parcours plus long qui relie le centre du Canada au Sud du Nouveau-Brunswick.

La perte de ce service direct jusqu'aux Maritimes a causé de nombreux problèmes aux voyageurs, à VIA Rail et à ses employés, aux sociétés ferroviaires et aux services communautaires du Sud du Nouveau-Brunswick, y compris les compagnies de taxi. Tous ces intéressés ont enregistré des pertes de

[*Text*]

In our brief we have cited a number of examples of the types of hardships that we have been able to pinpoint. Most of these are recurring types of things. Here are some of the observations: The *Ocean* has often operated with the maximum permitted number of cars; the longer the train has been, the more it has been susceptible to streamline delays, slower station stops and double stopping at the stations, affecting on-time performance. Due to the late arrival of the *Ocean* at Moncton, passengers from Toronto, Montreal and points west have had to spend the last several hours of their trip to southern New Brunswick points in highway buses, often during meal times; as many as 90 people for a given day have been placed on standby lists; prospective travellers have been unable to obtain sleeping accommodation; the limitations of the operating one train to serve all of Atlantic Canada have made it difficult for school and sports groups; due to the increased distance, fares from southern New Brunswick were increased; and the examples go on and on. I have cited enough of the types of things and I should like to point out that they are very real hardships.

Turning now to page 10, even with the virtual loss of the southern New Brunswick central Canada market, the *Ocean* has been unable to serve the remaining markets well. Discontent has been heard from all regions as VIA Rail attempted to improve service. An improvement for one region inevitably brought problems for another as VIA's train for all "regions" attempted to be all things to all people.

It was inevitable that a second train begin operation to central Canada to meet the diverse needs of the differing parts of Atlantic Canada. That train was instituted in May 1983 as a train equipped with a sleeping car, operating from the Gaspé through greater Campbellton and along the route of the *Ocean* to Montreal. As a result, a large part of the circuitous route to Atlantic Canada now operates with two longhaul trains—the *Ocean* and the *Chaleur*—while the direct route linking the major population centres of the maritimes continues to have no through train and on most of the route no VIA train at all.

Turning to page 12, considering the failure of the 1981 experiment to link all parts of Atlantic Canada to central Canada with only one service, it is sincerely hoped that the Minister of Transport will order the resumption of direct service to Atlantic Canada through Sherbrooke, Quebec and southern New Brunswick as soon as humanly possible.

It is proposed that in a restructured service the *Ocean* operate from Montreal to Halifax on its historic St. Lawrence Valley-North Shore route. The *Chaleur* from the Gaspé would combine with the *Ocean* between Matapedia, Quebec and Montreal. The *Ocean* and the *Atlantic* would run as one train between Moncton and Halifax. The *Ocean* would be intended to serve chiefly central Canada to the Gaspé and North Shore of New Brunswick markets, as well as the intercity market

[*Traduction*]

revenu attribuables à la baisse du nombre de passagers de VIA Rail.

Dans notre mémoire, nous avons donné un certain nombre d'exemples de problèmes que nous avons pu relever. La plupart de ces problèmes sont courants. Voici quelques-unes des observations qui ont été formulées: l'*Ocean* a souvent assuré un service avec le maximum de wagons permis; plus le train était long, plus il y avait des délais de carénage, de longs arrêts en gare et des arrêts doubles; tout ceci avait pour effet de causer des retards. En raison de l'arrivée tardive de l'*Ocean* à Moncton, les passagers de Toronto, de Montréal et d'autres localités situées à l'Ouest devaient passer les dernières heures de leur long voyage en direction Sud du Nouveau-Brunswick en autobus, et souvent à l'heure des repas. Certains jours, jusqu'à 90 personnes étaient inscrites sur des listes d'attente; les personnes qui désiraient voyager ne pouvaient obtenir de couchette; l'obligation de n'utiliser qu'un seul train dans les provinces de l'Atlantique a posé de sérieux problèmes aux écoles et aux groupes sportifs; en raison de la distance accrue qu'il fallait parcourir, les tarifs applicables aux localités Sud du Nouveau-Brunswick ont augmenté. Il existe toute une foule d'autres exemples. J'en ai cité un nombre suffisant et je tiens à vous signaler qu'il s'agit là de problèmes graves.

Passons maintenant à la page 10. Même avec la perte du marché Sud du Nouveau-Brunswick et du centre du Canada, l'*Ocean* n'a pas pu biendesservir les autres régions. Des plaintes sont venues de toutes parts alors que VIA Rail essayait pourtant d'améliorer le service. Tout changement dans une région créait inévitablement des problèmes dans une autre, pendant que le train de VIA Rail destiné à toutes les «régions» essayait de répondre à tous les besoins de tous.

Un second train devait inévitablement commencer à desservir le centre du Canada pour satisfaire les besoins des différentes régions de l'Atlantique. Ce service a été inauguré en mai 1983. Le train était équipé d'une couchette et desservait la Gaspésie, en passant par la région de Campbellton, et suivant le parcours de l'*Ocean* jusqu'à Montréal. Par conséquent, une grande partie du parcours à destination des provinces de l'Atlantique est desservi par deux trains de grand parcours: l'*Ocean* et le *Chaleur*; le parcours direct qui relie les principaux centres urbains des Maritimes n'est utilisé par aucun train direct, et n'y circule pratiquement aucun train VIA.

Passons à la page 12. Puisque le projet de relier toutes les parties de la région atlantique au centre du Canada au moyen d'un seul train s'est soldé par un échec en 1981, nous espérons sincèrement que le ministre des Transports réalisera dès que possible le service direct dans la région atlantique du Canada en passant par Sherbrooke, Québec et les localités du Sud du Nouveau-Brunswick.

Nous proposons, dans le cadre de cette restructuration, que l'*Ocean* desserve le tronçon Montréal-Halifax, en passant par l'ancien parcours de la rive Nord de la Vallée du Saint-Laurent. Le *Chaleur*, en provenance de Gaspé, pourait être rattaché à l'*Ocean* entre Matapédia, Québec et Montréal. L'*Ocean* et l'*Atlantique* voyageraient ensemble entre Moncton et Halifax. L'*Ocean* desservirait surtout le centre du Canada, jusqu'en Gaspésie, et la rive Nord du Nouveau-Brunswick, ainsi que le

[*Text*]

between Campbellton and Moncton. The choice of cars operating east of Moncton to Halifax would be based on economic factors and the determination to continue quality service between northern New Brunswick and Nova Scotia points.

The *Atlantic*, travelling the historic short route to the maritimes from central Canada, would be intended to link the eastern townships of Quebec, southern New Brunswick and Nova Scotia with central Canada. The choice of cars carried beyond Moncton to Halifax would depend on demand and economic factors. Both the *Ocean* and the *Atlantic* could be operated with existing equipment.

The next chart I would direct your attention to is on page 14, and what it illustrates is a proposed schedule for the eastern transcontinental service. The significant point we want to direct your attention to is the merging of the two trains at Moncton to continue on to Halifax as one train so that, in essence, we have a continuous train, the *Atlantic* and the *Ocean,* going the entire route to Halifax.

The next chart, which is on page 15 of the brief, illustrates the routes. The first one indicates as they are at present, and the second one as a proposal would visualize. You can appreciate, therefore, that there is a great saving in distance and in time.

Senator Riley: That is not the proposed route. This is the route that existed before they abandoned it.

Mr. Cook: That is correct, senator. Turning to page 16, under the proposal, maritime travellers would continue to have access to the full range of services and accommodations presently offered on the *Ocean.*

Turning to the conclusion on page 18, the acceptance of this proposal would be consistent with Department of Transport policy that VIA Rail "has to service the transportation needs in Atlantic and western Canada" and that "there is every reason to restore service if a review finds demand has increased or that the communities have suffered as a result of lost service."

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. J. Douglas Devine, Spokesman, Coalition for Improved Rail Passenger Service: The concluding portion of our formal presentation concerns the other document which honourable senators should have had in their possession for several days now, and that is the costing analysis, which looks very similar to the first document except that the heading is placed at the upper right-hand side of the page. It is a costing analysis of the CIRPS proposal for the implementation of direct VIA Rail service linking central Canada and the maritimes. Although I will not read it completely, I wish to highlight a number of what we feel are significant aspects of this costing analysis.

I think I should point out that, although we were quite certain of it before today, we have had it confirmed today by a high official of the Department of Transport. That confirmation was that this proposal really can be done according to our

[*Traduction*]

marché intervilles entre Campbellton et Moncton. Les trains qui seraient appelés à desservir la région Est de Moncton jusqu'à Halifax seraient choisis en fonction de facteurs économiques et de l'importance de maintenir un service de qualité entre les localités du nord du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

L'*Atlantique*, qui emprunte l'ancien parcours qui relie les Maritimes au centre du Canada, assurerait la liaison entre les cantons de l'Est, les localités du sud du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse et le centre du Canada. Les trains appelés à utiliser le tronçon Moncton-Halifax seraient choisis en fonction de la demande et de facteurs économiques. L'*Ocean* et l'*Atlantique* pourraient tous deux être exploités avec le matériel existant.

Je voudrais maintenant attirer votre attention sur le tableau de la page 14, qui fournit le calendrier provisoire établi pour le service transcontinental de l'Est. Nous voulons surtout attirer votre attention sur la fusion des deux trains à Moncton, de sorte qu'un seul train, formé de l'*Atlantique* et de l'*Ocean,* se rendra à Halifax.

Le tableau suivant, qui figure à la page 15 du mémoire, montre les parcours employés. Nous voyons d'abord les parcours actuels puis les parcours proposés. Vous constaterez que la distance et les temps de parcours sont grandement réduits.

Le sénateur Riley: Mais ce n'est pas le parcours que l'on propose. C'est le parcours qui existait avant qu'on décide de l'abandonner.

M. Cook: C'est exact, sénateur. On voit à la page 16 que, aux termes de la proposition, les voyageurs des Maritimes continueraient à avoir accès à tous les services et à toutes les installations offertes à l'heure actuelle sur l'*Océan.*

Selon la conclusion, à la page 18, l'acceptation de cette proposition serait conforme à la politique du ministère des Transports, à savoir que VIA Rail doit satisfaire les besoins en transport des provinces de l'Atlantique et de l'Ouest canadien et qu'il faut absolument rétablir le service si, après étude, on découvre que la demande pour un tel service a augmenté ou que l'abandon de ce service a nui aux collectivités.

Merci, monsieur le président.

M. J. Douglas Devine, porte-parole, Coaliton pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs: La conclusion de notre exposé porte sur l'autre document que les honorables sénateurs devraient avoir en main depuis plusieurs jours, c'est-à-dire l'analyse des coûts. Ce rapport s'apparente au premier document sauf que l'en-tête se trouve dans le coin supérieur droit de la page. Il s'agit d'une analyse des coûts de la proposition de la coalition visant à mettre en place un service direct destiné à relier le centre du Canada et les Maritimes. Je ne lirai pas toute cette analyse mais je tiens à attirer votre attention sur certains de ses aspects que nous jugeons importants.

Je crois qu'il importe de signaler que, même si nous étions convaincus d'avance de son adoption, l'analyse n'a été approuvée qu'aujourd'hui, par un cadre supérieur du ministère des Transports. Cette confirmation signifie que, d'après le Minis-

[*Text*]

statistics, as far as the department is concerned; it is felt that this analysis is highly accurate and in fact they have used the number to within $200,000. The costing analysis has been under study by both VIA and the Department of Transport since early last fall. I will make reference to some of the pages by putting them, in slide form, on the screen.

I should first like to deal with page 9. In studying the economic feasibility of our proposal, we tried to isolate all of the factors that would have a change in cost in comparison to the present service travelling to the maritimes from central Canada. Thus at the top of the page appears the heading: "Revenue Changes with Proposal." We looked into many different areas and did a lot of inquiring and observing. This is a summary of the annual revenue changes that we have been able to find.

The first deals with central Canada traffic; that is, traffic between central Canada and southern New Brunswick. It does not refer to traffic that is going past New Brunswick to Nova Scotia, but specifically deals with that travelling from points in central Canada to points such as Saint John, McAdam, Fredericton and the many towns that are near to the rail line through southern New Brunswick. Although we can give a little more detail in terms of numbers during questions later, we were able to estimate these changes. To underestimate the first change, we felt that there was a definite proven potential before the cut-back of a minimum of $1.44 million additional revenue. That will be coming to VIA when the direct service is restored. I repeat that we have underestimated that figure. We can explain how we underestimated it later, if hounourable senators wish. The method is partially described in our brief.

The second route is from Montreal to Moncton, covering the eastern townships. That area includes, of course, the major centre of Sherbrooke, which is one of the few locations in Canada of that size which neither has VIA Rail service nor, we understand, regular air service. It had a daily rail liner service to Montreal, plus the "Atlantic". We have underestimated the potential of the traffic to be gained back—greatly underestimated it, we feel—at $110,000.

As to traffic diverted from the "Ocean" and connecting rail liner, we realize that, of the small amount of traffic that does still take the much longer route from southern New Brunswick, that traffic would be diverted to the old, direct route which would mean cheaper fares and therefore a decrease in those particular sales, which we have estimated at $210,000.

The net revenue gain with those potential gains, plus that slight decrease, is $1,330,000. That is the revenue gain that we see. Since our proposal has been prepared, we have seen other areas wherein there is heavy potential which we did not calculate.

[*Traduction*]

tère, le projet peut effectivement être réalisé d'après nos statistiques. Nous sommes d'avis que cette analyse est très précise, et d'ailleurs l'écart qui sépare nos prévisions des leurs est de moins de 200 000 $. L'analyse des coûts fait l'objet d'une étude par VIA Rail et le ministère des Transports depuis l'automne dernier. Je vous montrerai certaines des pages du rapport en les projetant, sous forme de diapositives.

Je commence par la page 9. En étudiant la faisabilité économique de notre projet, nous avons essayé d'isoler tous les facteurs qui entraîneraient des changements de coûts par rapport aux coûts du service actuel qui relie les Maritimes et le centre du Canada. On peut voir, au haut de la page, le titre: «Changements des revenus résultant de la proposition.» Nous avons étudié de nombreux aspects et fait beaucoup de recherches. Voici un résumé des changements que nous avons relevés au titre des recettes annuelles.

Le premier porte sur le trafic du centre du Canada; c'est-à-dire le trafic entre la région centrale du Canada et le Sud du Nouveau-Brunswick. Il ne tient pas compte des trains qui se rendent jusqu'en Nouvelle-Écosse, mais porte essentiellement sur les trains qui font la navette entre certaines localités du centre du Canada et Saint-Jean, McAdam, Fredericton et de nombreuses localités qui se trouvent près de l'autorail en passant par le Sud du Nouveau-Brunswick. Nous pourrons vous donner plus de détails sur les chiffres en répondant à vos questions; toutefois, nous avons réussi à évaluer ces changements. En sous-estimant le premier changement, nous avons conclu qu'avant l'abandon du service, il existait un potentiel prouvé d'au moins 1,44 million de dollars de revenus additionnels. La société VIA pourra récupérer cet argent une fois que le service direct sera rétabli. Je tiens à vous répéter que nous avons sous-estimé ce chiffre. Nous pourrons vous expliquer plus tard les méthodes que nous avons employées, si les honorables sénateurs le veulent bien.

Le deuxième parcours va de Montréal à Moncton, en passant par l'Estrie. Cette région comprend, évidemment, le grand centre qui est Sherbrooke, une des rares villes canadiennes de cette importance qui ne soit pas desservie par VIA Rail ni, à notre connaissance, par un service aérien régulier. Cette région avait, en plus de l'«Atlantique», un train quotidien la reliant à Montréal. Nous avons sous-évalué le potentiel du trafic récupérable en le fixant à 100,000 $; c'est une grave sous-estimation.

Pour ce qui est du traffic détourné de l'«Océan» et du train quotidien de correspondance, nous savons que les rares passagers qui empruntent toujours le parcours beaucoup plus long du Sud du Nouveau-Brunswick, devraient reprendre l'ancienne route directe; ce qui représenterait une baisse des tarifs et du nombre d'usagers. Nous avons évalué la perte de revenu à 210,000 $.

L'augmentation nette du revenu, compte tenu des augmentations et de cette légère perte, se chiffre à 1,330,000 $. Voilà les revenus supplémentaires que nous relevons. Depuis la préparation de notre proposition, nous avons découvert d'autres régions ayant un excellent potentiel, que nous n'avons toutefois pas mesuré.

[*Text*]

The second part of this page outlines a summary of the per annum revenue passenger changes. In 1980, from central Canada to southern New Brunswick, there were 50,000 passengers and that number was stable. There are currently 15,000 passengers and, of course, that is a loss of 35,000 passengers.

In the Montreal-Megantic area, there were 15,000 passengers in 1980. Of course, there is no train there for them to travel on now. It is a total loss. Both trains that were there have been discontinued. The potential traffic gain, which has been lost with the cut of direct service, is 50,000. That does not include additional traffic that we have since researched, including substantial tourist traffic from Maine to Montreal. The long distance segment of potential traffic gain through the direct route is 35,000 passengers. We also did not calculate, to any degree, the very substantial one-day return traffic from Saint John to Moncton, which is now an impossible route to travel by train and which was not carried over, to any degree, to the bus systems.

Perhaps honourable senators will now turn to page 3. Here we have calculated the proposed average number of cars on which these services can be operated. We are saying that the service between Montreal and Moncton can be operated with 15 cars. The statistics we used were complete for 1982 and indicated that the "Ocean" averaged about 14 cars per train in that year. Essentially we are saying that, with the existing equipment which is in operation at present, the service can be operated. We have broken down the number of cars which would be required for the traffic potential. Honourable senators can see there the different trains—for example, the "Ocean" and the "Atlantic"—with the corresponding number of cars required. Essentially, neither the passengers on the "Ocean" who would be travelling the longer route nor the passengers on the proposed return "Atlantic" route would suffer a loss from present types of equipment. Both trains would still continue to have sleeping car equipment, dining service, at least to present quality, lounge service and perhaps some improvements.

At our suggestion, VIA has been experimenting with using the dome car, which they have been refurbishing. The proposed car miles are highly significant to the cosmetic effectiveness of our proposal. Indeed, they are the key.

The bottom part of the page, and this is in the proposal, shows the "Ocean Atlantic" running from Montreal to Halifax, calculating the total daily car miles at 13,536. We have also calculated the other trains. You will notice with respect to the Moncton to Fredericton route at present, because of the people who still try to take the long route, there are two rail liners on part of that route. With the "Atlantic" running, only one would be needed on part of that route, which is a further economy. Likewise, on the Moncton-Campbellton route, VIA has already implemented many of our suggestions, including the reduction of the Moncton-Campbellton rail liner service from two cars coupled together to one running by itself, which is very adequately serving the passengers offering on that route.

[*Traduction*]

Dans la deuxième partie de cette page, on retrouve les changements annuels au titre du revenu provenant de transport de passagers. En 1980, 50,000 personnes ont voyagé du centre du Canada au Sud du Nouveau-Brunswick, aujourd'hui, seuls 15,000 passagers utilisent ce service. Il a donc perdu 35,000 passagers.

Dans la région de Montréal-Mégantic, il y avait 15,000 passagers en 1980. Puisqu'il n'existe plus de service ferroviaire dans cette région, on a donc perdu toute cette clientèle. Les deux trains qui assuraient ce service ont été retirés. L'augmentation potentielle de trafic, qu'on a perdue en éliminant le service direct, aurait été de 50,000 passagers. Ce chiffre ne tient pas compte des autres utilisateurs que nous avons découverts depuis, soit les touristes qui viennent du Maine à Montréal. Le long tronçon de la ligne directe pourrait accueillir 35,000 autres passagers. Nous n'avons pas calculé non plus le grand nombre de passagers qui le même jour font l'aller-retour entre Saint-Jean et Moncton, un service ferroviaire qui n'existe plus; cependant, les services d'autocar n'ont pas, dans l'ensemble, repris ces passagers à leur compte.

Nous passons maintenant à la page 3. Nous avons calculé le nombre moyen de voitures nécessaires pour ces services. D'après nous, le service entre Montréal et Moncton peut être assuré par 15 voitures. Nous avons utilisé les statistiques de 1982 qui indiquaient que, en moyenne, l'«Océan» utilisait 14 voitures. Nous disons simplement que VIA peut offrir ce service avec le matériel actuel. Nous avons établi le nombre de voitures nécessaires en fonction du nombre de passagers potentiels. Vous voyez sur cette page les divers parcours, par exemple l'«Océan» et l'«Atlantique», ainsi que le nombre de voitures nécessaires. Les passagers du service «Océan», utilisant le parcours le plus long et les passagers du service «Atlantique» proposé auraient au moins les mêmes services qu'ils ont actuellement; ils n'y perdraient pas. Les deux trains comporteraient toujours une voiture-lits, une voiture-restaurant, d'une qualité au moins égale à celle qu'on offre actuellement, une voiture-bar et certains services seraient peut-tre améliorés.

A notre suggestion, VIA a envisagé la possibilité d'utiliser la voiture panoramique qu'on a rénovée. Le nombre de milles-wagons que nous proposons pour chaque voiture est un élément important de l'efficacité de notre proposition. C'est même l'élément clé.

Au bas de la page, et la proposition en fait état, on voit que l'«Océan atlantique», qui assure le service de Montréal à Halifax, parcourt 13,536 milles par jour. Nous avons également calculé la distance que parcourent les autres trains. Vous remarquerez, pour ce qui est du parcours Moncton-Fredericton, en raison de ceux qui empruntent encore le plus long parcours, deux trains quotidiens utilisent un tronçon de cette route. Si l'on offre le service «Atlantique», il ne faudrait plus d'un train pour ce tronçon, une autre économie. De la même façon, sur le parcours Moncton-Campbellton, VIA a déjà tenu compte d'un bon nombre de nos suggestions, y compris la réduction du service de train quotidien Moncton-Campbellton; en effet, on y utilise maintenant une seule voiture au lieu de

[*Text*]

The significant figures with respect to car mileage are noted at the bottom of this page. Our total annual car mileage to operate the service is 10,184,960 car miles. Another figure, which is not there, is the 1982 complete year for the present service, which is 11,746,000 miles. We have a saving on car mileage which we have figured on a specific number of dollars per mile basis which has turned out to be rather accurate and is actually, with our proposal, a saving of $4.5 million.

The direct route is shorter than the present route, which means that carrying the majority of the cars through that route, where more of the population is, means a lower charge every single day for the VIA coaches going through to Montreal by the direct route. That is a very significant decrease: $4.5 in the cost to be paid to the railways to handle those cars in our proposal over the 1982 proposal.

Many of our suggestions made in relation to this matter have already been put into effect and have, indeed, brought about many of the savings. However, the final part of the suggestion of actually re-routing the *Atlantic* section of the train through the direct route, of course, is the decision we are awaiting, and hoping to have very soon.

If you will now turn to page 2, this is the most significant one of all. In fact, it is the bottom line. If you look at the bottom of that page:

SUMMARY OF NET CHANGES FOR PROPOSED DIRECT SERVICE FROM STATUS QUO

The status quo, of course, refers to the cost of operating the service for the complete year of 1982. It is a saving of $300,000, which is not much, but it means less than the cost of the present operation, which is rather significant.

The revenue is indicated at an additional $1.330 million; the loss, figuring in all of the factors that we have considered; the bottom line is $1.6 million less subsidy required by VIA to operate our proposed service and the *Ocean* than to operate the present service, which avoids the major population centres.

Thank you, Mr. Chairman.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I have some small questions to ask. The distance you show from Saint John, New Brunswick to Montreal on page 5 is 761 kilometres. We have been told by representatives of bus companies that they operate very comfortable, relatively inexpensive services. Has any bus company emerged yet offering this kind of transportation between Saint John and Montreal?

Mr. Devine: The bus route on the Trans Canada highway is close to a 600 mile, very difficult, lengthy run. There has been no increase in the frequency of that service. In fact, at the time that the *Altantic* was dropped, there was a promise by the bus company that they would upgrade the bus service as required, including the construction of a new interchange bus terminal at Edmundston, the switch-over point at Quebec, together with other promises. Since that time, they have found that there was no need for the additional terminal. This was also related

[*Traduction*]

deux voitures attachées ensemble. Cela représente un service adéquat pour les passagers qui utilisent ce parcours.

Vous trouverez, au bas de la page, des données sur les distances parcourues: ainsi, nous évaluons la distance annuelle parcourue pour ce service à 10,184,960 milles-wagons. Un autre chiffre, qui n'apparaît pas sur cette page, est le total de la distance parcourue en 1982 par le service actuel, soit 11,746,000 milles. Notre proposition assurerait donc une réduction du nombre de milles-wagons; après avons évalué le coût de chaque mille parcouru, nous estimons que cette réduction représente une économie de 4,5 millions de dollars.

Le parcours direct est plus court que le parcours actuel; ainsi, si la majorité des voitures utilisait le parcours direct, qui passe près des principales agglomérations, les voitures de VIA qui se rendent à Montréal par le parcours direct auraient une charge quotidienne moindre. Par rapport à la proposition de 1982, cela représente, au chapitre du montant à payer aux sociétés ferroviaires pour le passage de ces voitures, une économie de 4,5 millions de dollars.

Nombre de nos suggestions à cet égard ont déjà été mises en œuvre et ont, de fait, permis de réaliser de nombreuses économies. Toutefois, la dernière partie de la suggestion qui consiste à changer le parcours pour le tronçon *Atlantique* pour adopter la route directe, n'a pas encore été adoptée. Nous espérons obtenir une réponse affirmative sous peu.

Nous passons maintenant à la page 2, la plus importante. On y lit:

APPERÇU DES CHANGEMENTS DU STATU QUO À LA LIGNE DIRECTE

Le statu quo, évidemment, nous renvoie aux coûts du service pour l'année 1982. Cela représente une épargne de 300 000$; ce n'est pas un gros montant, mais ces coûts sont tout de même inférieurs aux coûts actuels qui sont plutôt élevés.

On prévoit des revenus additionnels de 1 330 000$; on a tenu compte de la perte dans tous les facteurs que nous avons étudiés. Ainsi, VIA rail aurait besoin de 1,6 million de dollars de moins pour offrir les services proposés et l'*Océan*, que pour le service actuel qui contourne les principales agglomérations.

Merci, Monsieur le président.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser. Vous dites, à la page 5, que la distance entre Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et Montréal est de 761 kilomètres. Les représentants de compagnies d'autocars nous ont dit qu'ils offrent des services confortables à des prix abordables. Une compagnie d'autobus a-t-elle offert ce type de transport entre Saint-Jean et Montréal?

M. Devine: Le trajet par autocar sur l'autoroute Trans-Canada est d'environ 600 milles; c'est un trajet très difficile et très long. Ce service n'est pas plus fréquent qu'auparavant. De fait, au moment où l'on a abandonné le service *Atlantique*, la compagnie d'autocars avait promis d'améliorer ses services de façon correspondante, et avait même parlé de construire un terminus de correspondance à Edmunston, une gare de triage pour autocars à Quebec et d'autres projets du genre. Depuis, ils ont découvert qu'il n'y avait pas lieu d'installer un nouveau

[*Text*]

to the Edmundston-Moncton rail liner which was dropped and is, incidentally, awaiting impending re-instatement.

In neither case did the passengers flock to the bus system. I have certainly had individuals tell me that, noticing the long distance around on the train, they have tried once taking the bus to Toronto from Saint John and have said, "Never again." It is basically a one thousand mile trip in a bus and, although we do not have the population figures, we have made considerable observation in this area and we know there has been no sudden change or shift of train riders to the bus system.

Senator Stewart: What you are telling those who do not know the area is that the Trans Canada Highway does not cut across the State of Maine. Consequently, the railway ride is considerably shorter than the drive via the Trans Canada Highway.

Mr. Devine: Perhaps I could show you the map on the screen. You will see here Saint John and here is Fredericton. Straight through—and of course it is not totally straight but it is the straightest possible route—is the short route to the maritimes from Montreal and central Canada. There are no highways going through that way.

Senator Stewart: However, there is a rail line?

Mr. Devine: There is a rail line and it is not over-utilized. It is in better condition today than it was two years ago.

The Trans Canada Highway has to go away up here (indicating) to this point and then it comes down. If you follow that route, it is a very roundabout route in comparison to the rail service. There is no direct highway.

Senator Stewart: Am I to understand, then, that your organization has abandoned all hope for a main corridor highway?

Mr. Devine: No. There is, of course, a percentage of people who will travel by car and take the longer route. There are many people—and certainly not the majority—who, for many reasons, choose or need to use public transportation, and the option of public transportation from southern New Brunswick is a long bus ride in Toronto. Most of the traffic from southern New Brunswick is going to that area. It is a very long bus ride or a much more expensive airfare.

With respect to the possibilities of having a highway corridor through Maine, this essentially will serve Maine in almost no way. Rather than going with the lines of traffic in Maine, it crosses them, and that sort of project would be in the very distant future.

Senator Stewart: I was tying that in with the bus service.

Mr. Devine: Yes, indeed.

Senator Stewart: Let me move on to another question which you have, in a sense, anticipated. In the figures you have developed, you are assuming no changes in fares, in your comparisons. You are using present tariffs for the present routing, and

[*Traduction*]

terminus. La même chose s'est produite pour le train quotidiens Edmunston-Moncton qui avait été abandonné et qu'on devrait rétablir sous peu.

Dans aucun cas, les anciens passagers ferroviaires ne se sont empressés de voyager par autocar. Il y a des gens qui m'ont dit, en parlant de la distance qu'il fallait maintenant parcourir en train, et après avoir une fois pris l'autocar de Toronto à Saint-Jean: «Nous ne le ferons plus jamais». C'est un voyage de 1000 milles, par autocar et, même si nous ne savons pas combien il y a d'utilisateurs, nous savons pour avoir étudié la question, qu'il n'y a pas eu de hausse soudaine en raison de l'élimination du service ferroviaire.

Le sénateur Stewart: Vous dites à ceux qui ne connaissent pas la région que l'autoroute Trans-Canada ne se rend pas jusqu'au Maine. Par conséquent, le voyage en train est beaucoup plus court que le trajet par l'autoroute Trans-Canada.

M. Devine: Je pourrais peut-être vous montrer la carte à l'écran. Saint-Jean est ici et Fredericton, est là. Entre ces deux points, ce n'est pas une vraie ligne droite mais c'est la route la plus directe, se trouve le parcours le plus court des Maritimes à Montréal et au centre du Canada. Aucune autoroute ne traverse cette région.

Le sénateur Stewart: Il existe toutefois un service ferroviaire?

M. Devine: Oui, mais il n'y a pas tellement d'utilisateurs. Ce tronçon est en meilleur état maintenant qu'il y a deux ans.

L'autoroute Trans-Canada doit monter jusqu'à ce point (indiqué par l'interlocuteur) puis redescendre. Si vous suivez cette route, vous voyez qu'elle serpente, si on la compare au service ferroviaire. Il n'y a pas d'autoroute directe.

Le sénateur Stewart: Dites-vous que votre organisme a abandonné tout espoir d'avoir une autoroute dans cette région.

M. Devine: Non. Il y a un certain nombre de gens qui voyageront en voiture et prendront le parcours le plus long. Nombre de gens, mais ce n'est certainement pas la majorité, qui, pour maintes raisons, préfèrent ou doivent utiliser les transports en commun. Or, la solution de transport en commun du Sud du Nouveau-Brunswick à Toronto n'offre qu'un long trajet en autocar. La plupart de ceux qui voyagent à partir du Sud du Nouveau-Brunswick, se rendent là-bas. Il faut choisir entre un très long trajet en autocar ou un billet d'avion très coûteux.

Pour ce qui est des possibilités d'avoir une autoroute jusqu'au Maine, cela ne serait pratiquement pas avantageux pour cet état. Au lieu de suivre les principales routes du Maine, on les traverse; ce genre de projet ne pourrait être réalisé que dans nombre d'années.

Le sénateur Stewart: Mais je faisais allusion au transport par autocars.

M. Devine: Ah, bon!

Le sénateur Stewart: J'aimerais passer à une autre question que vous avez abordée. Dans les chiffres que vous avez établis, vous ne prévoyez pas de changement de tarifs, du moins dans vos comparaisons. Vous vous servez des tarifs actuels pour le

[*Text*]

the present tariffs for the projected revival of the Atlantic route; is that correct?

Mr. Devine: Yes.

Senator Stewart: Assuming that better services, better facilities, were introduced, costs would obviously go up. It has been suggested to us by bus companies that in a sense we have a three-tier market. We have people who really want to save their money and, for short routes at least, are likely to travel by bus. Then ideally there would be the VIA Rail Service, which would be perhaps 45 per cent or 50 per cent more expensive. Then, of course, we would have the airline service, where there would be airports, which would be perhaps four times as expensive as the bus. What I am trying to ascertain is that if there were a bus service, would it be competing basically for the same sector of the population—a lot of young people travelling, let us say, to Toronto for jobs.

Mr. Devine: I believe I can answer that with an example that we have had in the City of Saint John from the time the VIA Atlantic was discontinued. With the discontinuance, one would have anticipated that people would have gone to the large and rather beautiful bus terminal that was contructed with federal funding, and abandoned what was left of the very roundabout VIA Rail Service. For a good many months, although there was still a drop down to 15,000, substantial local traffic continued to try to ride the remaining rail car connection to Moncton; and the VIA Rail Corporation became literally the bus company's best customer. We have observed, we have photographic evidence, and have the bragging of the despatcher at the bus terminal that that was so. We have pictures of the VIA station with two or three rail liners filled, and four buses, which had to be called to take people by bus who wanted to go by train. There is buyer resistance. At that point the fare on VIA was higher than the fare by bus, but the choice of travel—and this is rather common in many parts of the maritimes—was by train.

Montreal is not normally the termination point for passengers from southern New Brunswick. To extend that 1,000 miles to Toronto if we were to compare that to a plane trip, I am sure we are all aware of how close the seats tend to be if one has large shoulders. Imagine yourself sitting in a bus, going 60 or 70 miles an hour all day and all night with someone next to you with shoulders of a similar size. The seats in a bus are slightly smaller than the seats in the typical tourist airliner seat. In a train there is room. If one is travelling quickly on business, I would suggest that long distance train travel is not suitable for business travellers; but many people, such as those in southern New Brunswick, have shown that they want the rail service. They are prepared to pay more to ride it. They resisted the buses strongly, to the point that when the train was taken away, they still went to the VIA station, and VIA telephoned and got buses to take them to their connection in Moncton.

[*Traduction*]

parcours actuel et pour le nouveau parcours *Atlantique*, est-ce exact?

M. Devine: Oui.

Le sénateur Stewart: En supposant que l'on assure de meilleurs services, de meilleures installations, les coûts augmenteraient. Les services d'autocar nous ont dit que dans un sens, nous avons un marché à trois niveaux. Vous avez les gens qui veulent vraiment épargner de l'argent et qui, au moins pour de courts trajets, voyageront probablement en autocar. Puis, idéalement, il y aurait le service VIA Rail, qui coûterait entre 45 et 50 p. 100 de plus. Puis, évidemment, le service aérien, là où il y a des aéroports, qui coûterait peut-être quatre fois plus que le transport par autocar. J'essaie de découvrir si, en offrant un service d'autocar, ce dernier livrerait concurrence au système ferroviaire pour s'accaparer d'une partie de la population. Comme vous le savez, beaucoup de jeunes voyagent à Toronto pour y trouver du travail.

M. Devine: Je crois que je peux répondre à cette question en me servant d'un exemple qui s'est produit à Saint-Jean quand on a abandonné le service *Atlantique* de VIA Rail. On aurait pu croire que les gens iraient à la belle grosse station d'autocar, qui a été construite grâce à l'aide financière fédérale; qu'ils abandonneraient le service indirect offert par VIA Rail pour voyager par autocar. Pourtant, pendant des mois, bien que le nombre de passagers soit tombé à 15 000, une bonne partie de la population a continué à utiliser le service ferroviaire jusqu'à Moncton; la société VIA Rail est littéralement devenue le meilleur client de la compagnie d'autocars. Nous avons observé, nous avons même des photos le prouvant, et le témoignage du responsable du service d'autcars, que c'était vraiment le cas. Nous avons des photos de la station de VIA Rail où l'on peut voir deux ou trois trains et quatre autocars qu'on a dû faire venir pour transporter les gens même s'ils voulaient voyager en train. Ce sont les clients qui ne veulent pas voyager par autocars. A ce moment-là, les tarifs de VIA Rail étaient supérieurs à ceux des autocars, mais le train demeurait le moyen de transport préféré, et cela se produit régulièrement dans bon nombre de régions des Maritimes.

Montréal n'est habituellement pas la dernière destination de ceux qui voyagent à partir du Sud du Nouveau-Brunswick. Or, s'il faut poursuivre ce voyage de 1000 milles jusqu'à Toronto, sans le confort qu'offre l'avion, l'expérience est pénible. Nous savons tous à quel point les sièges sont étroits quand on a de bonnes épaules. Imaginez-vous, assis, dans un autocar, qui file à 60 ou 70 milles à l'heure, pendant toute une journée et toute une nuit, aux côtés de quelqu'un qui a le même problème que vous. Les sièges d'autocar sont un peu plus étroits que les fauteuils de la classe économique des avions. Dans le train, il y a de la place. Si quelqu'un doit voyager rapidement pour affaires, je dirais que le long voyage en train n'est pas approprié. Bon nombre de gens, comme ceux du Sud du Nouveau-Brunswick, ont trouvé que ce qu'ils voulaient: un service ferroviaire. Ils sont prêts à payer plus pour voyager de cette façon. Ils n'aiment pas voyager par autocar, à tel point qu'après l'abandon du service ferroviaire, ils continuaient de se rendre aux gares de VIA; les responsables de VIA devaient faire venir des autocars pour conduire ces gens à Moncton.

[*Text*]

Senator Stewart: Mr. Chairman, I have taken note of the fact that the seats are small on both buses and aircraft. But the distance factor is important here. One can endure small seats if one is there for only two hours, but they become rather uncomfortable if one is there for 12 hours. We have been hearing a good deal lately, from one quarter or another, about the deregulation of the airline business in Canada. One of the attractions of this proposed deregulation is lower fares. I am wondering if there is not a possibility that the people in Saint-John would opt to endure those small seats for two hours and fly from Saint John to Toronto if the fares were lower—notwithstanding the fact that they might prefer the wider seats of the train if they had to spend 15 hours in travel.

Mr. Devine: When the VIA *Atlantic* was discontinued in November, 1981, there was no subtantial shift of traffic to the airlines. The airlines did have some seat sales. Recently, this spring, there was a massive seat sale at Air Canada, and a lot of traffic immediately went there. But as soon as the seat sale was put on VIA, that traffic, like a herd, came right back. When we consider the airline in comparison—I know this is not the time, probably, to get into details—we get into comparing subsidies; and any comparison of the cost of operating rail versus air should include an extensive study into the hidden subsidies.

Today I noticed at the Ottawa airport a large sign in the concourse that mentions the multimillion dollar refurbishing that is going on, in what, before that refurbishing was an airport far above the average of a good many facilities existing elsewhere in the country. There are many hidden subsidies, many factors involved, that makes it very difficult to compare the economics of the two forms.

Then, of course, there are people who will not choose to travel by air, for health reasons, for reasons of air sickness, and various other factors.

Senator Stewart: I have now quite a different type of question. On page 8 reference is made to the condition of the roadbed through Maine and southern New Brunswick. The evidence adduced is that it is now quite suitable for heavy freight locomotives. But there is quite a difference between a roadbed built for heavy freight and a roadbed built for relatively high speed passenger trains. One only has to drive from Ithaca, New York to New York City to discover how rough a very good freight track can be. I wonder how relevant this evidence is to the contention that this roadbed is adequate for first-class passenger train service.

Mr. Fitzpatrick: Mr. Chairman, senator, as you very well know, freight trains are long and heavy. The roadbed has to be built solid. A passenger train is lighter and can attain higher speeds. To give you an example, the line between Saint John and Moncton was built for fast passenger trains. Before VIA came about, they were running the trains for 87 miles in one hour and 45 minutes and had ten stops.

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai remarqué que les sièges sont aussi étroits dans les autocars que dans les avions. La distance est cependant un élément très important. On peut se contenter de sièges étroits si ce n'est que pour deux heures, mais c'est plutôt éprouvant si le voyage dure douze heures. J'ai beaucoup entendu parler dernièrement de la déréglementation des services aériens au Canada. Un des avantages de cette mesure serait la baisse des tarifs. Je me demande si les gens de Saint-Jean ne décideront pas d'accepter ces sièges étroits pendant deux heures pour se rendre par avion de Saint-John à Toronto, même s'ils préfèrent le confort des sièges de train quand il faut voyager pendant quinze heures.

M. Devine: Lorsque le service *Atlantique* de VIA a été retiré en 1981, nous n'avons pas noté une hausse considérable du nombre d'utilisateurs du service aérien. Les sociétés aériennes ont offert des soldes de places. Récemment, au printemps, Air Canada a offert des soldes de places et bon nombre de passagers ont immédiatement décidé de prendre l'avion. Mais dès que VIA leur a offert les mêmes avantages, comme un troupeau, ils sont tous revenus. Sans donner de détails, lorsque nous nous comparons aux sociétés aériennes, nous comparons les subventions. Toute comparaison des coûts d'exploitation du service ferroviaire par rapport au service aérien devrait comprendre une étude approfondie des subventions voilées.

Aujourd'hui, j'ai remarqué, dans le hall de l'aéroport d'Ottawa, une grande affiche qui annonçait des travaux de remise à neuf de plusieurs millions de dollars; pourtant, avant qu'on commence les travaux, cet aéroport était déjà supérieur à bon nombre d'installations du pays. Il y a beaucoup de subventions et beaucoup de facteurs cachés qui rendent une comparaison du système économique des deux services assez difficile.

Puis, bien entendu, il y a ceux qui refusent de voyager par avion, pour des raisons de santé, parce qu'ils souffrent du mal de l'air, et pour diverses autres raisons.

Le sénateur Stewart: Je voudrais vous poser maintenant une question bien différente. A la page 8, il est question de l'état de l'assiette de la voie dans le Maine et le sud du Nouveau-Brunswick. Vous prétendez que cette assiette de voie se prête bien maintenant aux locomotives de frêt lourd mais il est toute une différence entre une assiette de voie conçue pour le frêt lourd et une assiette conçue pour des trains de voyageurs relativement rapides. On n'a qu'à se rendre d'Ithaca, dans l'état de New York, jusqu'à la ville de New York, pour s'apercevoir combien une très bonne voie ferrée de frêt peut être inégale. Je me demande dans quelle mesure cet argument étaye l'assertion selon laquelle cette assiette de voie se prête aux services-voyageurs de première classe.

M. Fitzpatrick: Monsieur le président, sénateur, comme vous le savez très bien, les trains de marchandises sont longs et lourds. L'assiette de la voie doit donc être solide. Un train de voyageurs est plus léger et peut se déplacer à de plus grandes vitesses. A titre d'exemple, la voie qui relie Saint-John et Moncton a été construite pour supporter des trains rapides de voyageurs. Avant VIA, les trains parcouraient 87 milles en une heure quarante-cinq minutes et s'arrêtaient dix fois.

[*Text*]

So, to answer your question, the line to Maine was slower before the *Atlantic*. The trains went at lower rates of speed because the track was not built up and it could not take the six-wheeled heavy locomotives. Since that time, and possibly before the *Atlantic* came on, they upgraded the track so that they can now run heavy six-wheeled freight locomotives. That, therefore, increased the speed of passenger trains.

Senator Stewart: I am questioning your assumption—which may be correct—that a track that is good for heavy freight is also a good track for a fast passenger train.

Mr. Devine: I have talked to some of the operating crews. A very small portion of that line in southern New Brunswick has the rail liner service on it still. They told me that that line is better than it was when the *Atlantic* was running. Those people are members of the same crews which run on other parts of the CP shortcut line. They told me that they could make good time with the passenger trains. The rail liner traditionally runs faster than a heavy train.

Senator Stewart: My next question is really quite different. At the beginning of the presentation you made the point that the scheduling out of Halifax was such that trains were in competition with each other. I can hardly believe that that is accidental. I do not know how important that point is to your presentation, and perhaps nothing flows from it, but if that competition were eliminated, perhaps that would not have any real bearing on the number of passenger offering. I wonder whether those trains are not scheduled for the same reason airlines schedule their flights across the Atlantic at the same time. It is because people tend to leave Halifax so that they can arrive in Montreal early the following morning, and if that is the case, are two or three trains, whatever the case is, leaving Atlantic cities so that the passengers are in Montreal at roughly the same time the next morning. I wonder if that whole question of timing is relevant to your presentation.

Mr. Devine: There were a number of factors which went into the decision to schedule two trains at very close times. I will make a few comments on that and leave the rest to your judgment.

The decision made by the Canadian Transport Commission during 1976 and implemented in 1979—not implemented exactly as made—was that there would be an eastern transcontinental, although I do not believe it was called that at the time, originating at Halifax. They felt there was a need for one train originating in Halifax, splitting at Moncton into two parts, one taking the longer route to serve that market, the other taking the shorter route.

The extra car miles of running two trains—and it is 190 miles from Moncton to Halifax—involves a substantial

[*Traduction*]

Donc, pour répondre à votre question, la ligne du Maine était plus lente avant l'*Atlantic*. Les trains se déplaçaient à des vitesses moindres parce que la voie n'était pas conçue à cette fin et ne pouvait supporter les lourdes locomotives à six roues. Depuis, et peut-être même avant l'avènement de l'*Atlantic*, on a amélioré la voie de sorte qu'elle peut maintenant supporter de lourdes locomotives à six roues réservées au transport des marchandises. Cela a par conséquent permis d'accroître la vitesse des trains de voyageurs.

Le sénateur Stewart: Je me demande dans quelle mesure—remarquez que vous avez peut-être raison—une voie qui se prête bien au frêt lourd se prête également au transport rapide de voyageurs.

M. Devine: J'ai parlé à quelques équipes du service exploitation et appris qu'une très petite partie de cette ligne, dans le sud du Nouveau-Brunswick, servait encore à l'autorail. Ils m'ont dit que cette ligne était meilleure qu'elle ne l'était du temps de l'*Atlantic*. Il s'agit d'employés faisant partie des mêmes équipes que celles qui travaillent sur d'autres parties du raccourci du CP. Ils m'ont dit pouvoir assurer aux trains de voyageurs une vitesse relativement plus élevée. L'autorail a toujours été plus rapide qu'un train lourd.

Le sénateur Stewart: Voici maintenant une question tout à fait différente. Au début de votre exposé, vous avez expliqué que l'horaire des départs d'Halifax était tel que les trains se concurrençaient les uns les autres. Il m'est difficile de croire que cela soit dû au hasard. J'ignore dans quelle mesure ce point est important, peut-être ne porte-t-il même pas à conséquence mais, si on éliminait cette concurrence, cela n'aurait peut-être aucune incidence réelle sur le nombre des trains de voyageurs. Je me demande si les horaires de ces trains ne sont pas établis pour les mêmes raisons que les compagnies de transport aérien établissent l'horaire de leurs vols au-dessus de l'Atlantique aux mêmes moments. Est-ce parce que les voyageurs sont portés à quitter Halifax à une heure qui leur permet d'arriver à Montréal tôt le lendemain matin et, dans ce cas, deux ou trois trains quittent les villes des provinces de l'Atlantique à des heures qui permettent aux passagers d'arriver à Montréal à plus ou moins la même heure le lendemain matin. Je me demande si toute cette question de synchronisation des horaires est pertinente à votre exposé.

M. Devine: Il a fallu prendre en considération un certain nombre de facteurs avant d'établir les horaires de deux trains à des intervalles très rapprochés. Je vous donne quelques précisions à ce sujet et vous laisse juger du reste.

La Commission canadienne des transports a décidé en 1976 d'instituer un service de transport transcontinental dans l'est, qu'on ne désignait pas ainsi à l'époque je crois, au départ d'Halifax. La décision a été mise en application en 1979, quoique pas exactement de la façon prévue. La Commission estimait qu'il était nécessaire d'offrir un service ferroviaire au départ d'Halifax, se séparant à Moncton en deux parties, l'un empruntant le parcours plus long pour desservir un marché, et l'autre le raccourci.

Le kilométrage supplémentaire que représente un service à deux trains, et 190 milles séparent Moncton de Halifax, requiert des sommes considérables qui doivent être versées aux

[*Text*]

amount of money and that has to be paid to the railways so that those cars are kept operating.

The order that was given to re-route and make the Atlantic run all the way to Halifax—and it had been running by another name before—did not follow that complete practice and caused a problem.

For some reason, there was a feeling that it would not be accepted if they had one of those routes start at Moncton and going to Montreal with the other route starting at Halifax and going to Montreal.

There must have been a feeling—and this is certainly my judgement, but I do not think I am too far off—that both operators would not have been happy if they thought their train would not go all the way to the major terminal. They would have felt left out.

As a result, they ran them close together for the purposes of connecting with other trains and with arrival times in Montreal for other connections. There are many connections that can be made along the way. Essentially, they were running two trains more than half empty until they got to Moncton.

Senator Stewart: At page 6 you give a comparison of travel time between central Canada and certain Atlantic points. You mention Yarmouth, Nova Scotia. How does one get there from Saint John, New Brunswick?

Mr. Devine: Right now, senator, it is one of those classics that "you cannot get there from here". But I will show you that on the map. The traditional travel route from Yarmouth—which is on the southwestern end of Nova Scotia—for someone using public transportation, by bus or by train, has been to take the 40 mile-trip to Digby, go 40 miles across the Bay of Fundy to New Brunswick, and take the short route to Montreal.

The present route is to take a 200-mile trip from Yarmouth to Halifax and then take the longer route, and I do not recall what we calculated that to be in distance, but it is many hundreds of miles longer and time-wise much longer, but that is really the only feasible choice if one is using public transportation by land. The bus would not be feasible and there is no train located in Saint John for the ferry to connect with.

Senator Balfour: Mr. Chairman, my question arises out of a question posed by Senator Stewart to which the witness responded by describing the ability of an air carrier to capture business from the rail carrier by means of a seat sale. Was that air carrier Air Canada?

Mr. Devine: Yes.

Senator Balfour: So really what you said is that Air Canada, by means of a seat sale, captured business from VIA Rail, which responded by having a seat sale of its own. So we have, if I understand it correctly, two crown corporations competing with each other by means of seat sales?

Mr. Devine: And the Canadian public pays because the subsidies increase to both.

[*Traduction*]

compagnies de chemin de fer pour que leurs wagons soient maintenus en état de fonctionner.

L'ordre de changer d'itinéraire et d'assurer le service de l'*Atlantic* jusqu'à Halifax—il desservait la même ligne avant sous un autre nom—ne respectait pas la pratique établie et a ainsi causé un problème.

Pour une quelconque raison, on a cru que ce service ne serait pas bien accepté si l'une de ces lignes à destination de Montréal commençait à Moncton et l'autre à Halifax.

A mon avis, et je ne crois pas me tromper de beaucoup, on a dû penser que les deux exploitants ne seraient pas contents si leur train ne se rendait pas jusqu'au terminus principal. Ils se seraient sentis rejetés.

Par conséquent, on a établi des horaires à intervalles rapprochés afin d'assurer la correspondance avec d'autres trains à Montréal et ailleurs. Beaucoup de correspondances sont aussi possibles tout le long du parcours. En fait, les deux trains étaient plus qu'à moitié vides jusqu'à Moncton.

Le sénateur Stewart: A la page 6, vous comparez la durée du trajet entre des villes du centre du Canada et certaines villes des provinces de l'Atlantique. Vous mentionnez Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. Comment peut-on s'y rendre depuis Saint John, Nouveau-Brunswick?

M. Devine: A l'heure actuelle, sénateur, c'est impossible, mais permettez-moi de vous l'expliquer à l'aide de la carte. Jusqu'ici, pour se rendre à Montréal depuis Yarmouth, qui se trouve à la partie sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, par des moyens de transport public, soit par autocar ou par train, il faut parcourir 40 milles jusqu'à Digby, puis 40 autres milles pour traverser la Baie de Fundy jusqu'au Nouveau-Brunswick et de là prendre le raccourci pour Montréal.

Il faut parcourir 200 milles de Yarmouth à Halifax, et emprunter ensuite la voie la plus longue, je ne me rappelle pas le nombre exact de milles, mais il s'agit de centaines de milles de plus qui représentent ainsi une perte de temps; mais c'est vraiment la seule possibilité de se déplacer si l'on recourt aux transports en commun terrestres. L'autocar est impraticable et il n'y a, à Saint John, aucune correspondance ferroviaire avec le traversier.

Le sénateur Balfour: Monsieur le président, ma question fait suite à une de celles du sénateur Stewart et à laquelle le témoin a répondu en décrivant la capacité d'un transporteur aérien de s'approprier la part du marché d'un transporteur ferroviaire en offrant des sièges en solde. Faisait-on allusion à Air Canada?

M. Devine: Oui.

Le sénateur Balfour: Vous dites donc qu'Air Canada, grâce à un solde de sièges, s'est appropriée une part du marché de VIA Rail, qui a lui-même lancé, par réaction, un solde de sièges. Si je comprends bien, nous avons ici deux sociétés de la Couronne qui se concurrence au moyen de soldes de sièges.

M. Devine: Et la population canadienne paye parce que les subventions accordées aux deux entreprises vont en croissant.

[*Text*]

Senator Balfour: The public of Canada pays?

Mr. Devine: Yes.

Mr. Fitzpatrick: As far as the number of people increasing out of Saint John, we do not know whether they stayed in Canada or went on international flights, and that would have a bearing on everything. Just because an increased number of people took advantage of the Air Canada seat sale, it might have simply meant that they were going out of the country.

Senator Balfour: They also might have been going to Toronto.

Mr. Fitzpatrick: That is a distinct possibility.

Senator Riley: Senator Stewart raised the question of bus service between Saint John, Montreal and Toronto. What is the schedule as it presently exists?

Mr. Fitzpatrick: From Saint John you go to Edmundston where you change to take a bus to Montreal and then you change in Montreal to go to Toronto. So you would have to change buses three times.

Senator Riley: What is the bus line that takes you from Montreal to Toronto?

Mr. Fitzpatrick: I don't know.

Senator Riley: What time does the bus leave Saint John?

Mr. Devine: I am not aware of the exact scheduling but there is a bus that travels overnight and at least part of either the originating day or the next day. Its travel time is slightly shorter than the present roundabout Ocean service.

Senator Riley: When you de-bus at Edmundston do you have to transfer your baggage and wait for the Voyageur bus?

Mr. Devine: Yes. I believe there have been some improvements there in the past two years but I cannot tell you what they are.

Senator Riley: Transportation 2000 mentioned the potential in the State of Maine last night. What body represents the people there?

Mr. Devine: There is a group called the Maine Rail Group which, like ourselves, would like to see the direct train back in operation. They are centred in Bangor. They also include in their group people from the tourist industry. They have prepared statistics and a report on the benefits to Canada of the operation of the direct train through Maine. Through various media they called for input from the citizens of Maine who use this service and asked that they contact the group and indicate how they use the service. They have come up with some rather surprising information which has made us realize that we have underestimated the potential there. In the last year of operation of the Atlantic service VIA Rail began to sell the service in Maine. They sent a representative from Saint John to Maine to let people know that the train was actually going through central Maine. The Maine Rail Group mentioned many examples of usage but two come to mind. They cited the

[*Traduction*]

Le sénateur Balfour: La population canadienne paye dites-vous?

M. Devine: Oui.

M. Fitzpatrick: En ce qui concerne le nombre croissant de voyageurs en partance de St. John, nous ignorons s'ils se rendaient, à un autre point situé au Canada ou bien à l'étranger, ce qui aurait une incidence sur toute la situation. Il est possible que ce nombre accru de voyageurs qui ont profité des soldes de sièges d'Air Canada voulaient tout simplement se rendre à l'étranger.

Le sénateur Balfour: Ou même encore à Toronto.

M. Fitzpatrick: C'est très possible.

Le sénateur Riley: Le sénateur Stewart a soulevé la question du transport par autocars entre Saint-John, Montréal et Toronto. Quel genre d'horaire existe-t-il actuellement?

M. Fitzpatrick: De Saint-John, vous allez jusqu'à Edmundston où vous prenez l'autocar pour Montréal; là, vous prenez un autocar pour Toronto. Il vous aura donc fallu changer trois fois.

Le sénateur Riley: Quelle est la ligne d'autocars de Montréal à Toront?

M. Fitzpatrick: Je l'gnore.

Le sénateur Riley: A quelle heure l'autocar quitte-t-il Saint-John?

M. Devine: Je ne saurais vous donner l'horaire exact, mais il y a un autocar qui voyage la nuit et au moins une partie de la journée de départ ou du lendemain. Cette façon de procéder est à peine plus rapide que le service maritime actuel.

Le sénateur Riley: Lorsque vous descendez du car à Edmundston, vous faut-il reprendre vos bagages et attendre l'autocar Voyageur?

M. Devine: Oui. Je crois qu'il y a eu à cet égard quelques améliorations ces deux dernières années, mais je ne peux vous dire exactement ce qu'il en est.

Le sénateur Riley: Transport 2000 a parlé du marché potentiel de l'État du Maine hier soir. La population y est-elle représentée par un organisme quelconque?

M. Devine: Un groupe que l'on désigne sous le nom de Maine Rail Group voudrait, comme nous, que le train direct soit remis en circulation. Son siège social est à Bangor. Ce groupe comprend également des membres de l'industrie touristique. Il a compilé des statistiques et préparé un rapport sur les avantages que représenterait pour le Canada l'exploitation d'un service direct passant par le Maine. Par l'intermédiaire de divers médias, il a demandé aux citoyens du Maine qui recourent à ce service de lui faire savoir dans quelle mesure ils utilisent ce service. Ils ont rassemblé des renseignements plutôt étonnants et nous nous sommes rendu compte que nous avions jusque-là sous-estimé le potentiel de cette région. Au cours de la dernière année d'exploitation du service Altantic, VIA Rail avait commencé à vendre des billets dans le Maine. Il avait chargé un représentant de faire le voyage de Saint John au Maine pour faire savoir aux résidents que le train passait effec-

[*Text*]

popularity in Eastern Maine of groups going to Montreal to a hockey or baseball game. It was a weekend event. The first group to go was composed of 30 people and the last group to go was composed to 120 people. After inquiry about the last group, they learned that it had spent $17,000 in Canada. We feel that this was a growing market. The other example they gave was of a couple who loved to travel and who had crossed Canada by train 11 times. They would pick up the train in Maine. The last time they crossed Canada was the last year the train ran and they have not been back since. They calculated that they spent $3,000 to $4,000 in Canada on their last trip. Apparently the Maine rail group has many more statistics like this.

Senator Riley: Are they preparing a submission?

Mr. Devine: We know that they are preparing a submission for the Department of Transport and that they wish this committee to have a copy of it as well. I hope that it will be along very soon.

Senator Riley: I know that this group spoke somewhere in Saint John and established that there was a community of interest around Bangor, Maine in travelling to Montreal.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Riley: What about the representative from McAdam? Does he have anything to say?

Mr. John L. Carson, Deputy Mayor, Village of McAdam: I think the matter has been well covered but, since you have asked me, the people of McAdam feel that they have been left out of Canada because they have no transportation other than their personal motor cars.

Senator Riley: For the record, where is McAdam?

Mr. Carson: It is right on the Maine border approximately 50 miles west of Fredericton and 100 miles from Saint John.

Senator Riley: Am I correct in assuming that the people from South-Western New Brunswick, Charlottetown, St. Andrews and St. Stephen would go from their homes to McAdam, which was a junction, and take the train from there?

Mr. Carson: That's right. After the train from Saint John to Edmundston was taken out of service, people would come down from the north by car and catch the train out at night. In the summer of course, there was heavy traffic from St. Andrews.

Senator Riley: What was the economic effect on McAdam of the abandonment of the *Atlantic*?

Mr. Carson: Drastic.

Senator Riley: Could you translate that into more detail?

[*Traduction*]

tivement par le centre du Maine. Le Maine Rail Group a relevé plusieurs exemples d'utilisation, mais je vous ne vous citerai que les deux qui me viennent à l'esprit maintenant. Le groupe a fait valoir la popularité du service auprès des résidents de l'est du Maine qui se rendaient à Montréal pour assister à une partie de hockey ou de baseball durant les fins de semaine. Le premier groupe était composé de 30 personnes et le dernier de 120. Après avoir fait des recherches sur ce dernier groupe, le Maine Rail group a découvert que les voyageurs avaient dépensé 17 000$ au Canada. Nous estimons qu'il s'agissait là d'un marché en croissance. L'autre exemple qu'on nous a donné était celui d'un couple qui aimait voyager et qui avait traversé le Canada par train onze fois en partant du Maine. La dernière fois que ce couple a traversé le Canada fut la dernière année d'exploitation du train et il n'a pas refait le voyage depuis. Il avait estimé des dépenses à 3 000 $ ou 4 000 au Canada lors de son dernier voyage. Apparemment, le Main Rail Group possède de nombreuses autres statistiques du genre.

Le sénateur Riley: Sont-ils en train de préparer un mémoire?

M. Devine: Nous savons qu'ils sont en train de préparer un mémoire pour le ministère des Transports et qu'ils désirent en soumettre un exemplaire au Comité. J'espère qu'il ne se fera pas trop attendre.

Le sénateur Riley: Je sais que ce groupe a exposé ses vues à Saint-John et fait valoir le fait qu'un certain nombre de résidents de la région de Bangor, dans le Maine, désiraient un service ferroviaire jusqu'à Montréal.

Le président: D'autres questions?

Le sénateur Riley: Et le représentant de McAdam? N'a-t-il rien à dire?

M. John L. Carson, maire adjoint, Village de McAdam: Je crois que la question a été bien débattue mais, puisque vous me le demandez, les habitants de McAdam ont l'impression qu'on les a oubliés parce qu'ils ne disposent d'aucun moyen de transport, à l'exception de leurs véhicules personnels.

Le sénateur Riley: Pour le procès-verbal, dites-nous où est situé McAdam.

M. Carson: Juste à la frontière du Maine, à quelque 50 milles à l'ouest de Fredericton et à 100 milles de Saint-John.

Le sénateur Riley: Les résidents du sud-ouest du Nouveau-Brunswick, de Charlottetown, de St. Andrews et de St. Stephen, ne se rendaient-il pas jusqu'à McAdam, où était l'embranchement, pour y prendre le train?

M. Carson: C'est exact. Lorsque la ligne entre Saint-John et Edmunston a été supprimée, les gens du nord venaient en voiture prendre le train la nuit. L'été, bien entendu, la circulation à partir de St. Andrews était dense.

Le sénateur Riley: Quel effet économique le retrait de l'*Atlantic* a-t-il eu sur McAdam?

M. Carson: Dramatique.

Le sénateur Riley: Pouvez-vous nous donner plus de détails?

[*Text*]

Mr. Carson: Whereas roughly five years ago we had 200 people working for the railroad, today in McAdam we have no more than 25 people working for it.

Senator Riley: And these people were affected mostly by the abandonment of the *Atlantic*?

Mr. Carson: That's right.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I have one final question prompted by Senator Riley. Where do the passengers from Maine tend to board the train? Do they go up to Saint John or McAdam or is there some point west of McAdam where they can board the *Atlantic*?

Mr. Fitzpatrick: Most of the passengers from Bangor would drive up to Brownville Junction, which is 40 miles from Bangor, and they would board the train there. That is the closest point for them.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

Honourable Senators, in view of the valuable information contained in the charts of the CIRPS brief, I would suggest making it an appendix to today's proceedings.

Hon. Senators: Agreed.

(*For text of brief, see Appendix, page 7A : 1.*)

The Committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Carson: Il y a cinq ans, 200 personnes travaillaient pour le chemin de fer; aujourd'hui, à McAdam, pas plus de 25.

Le sénateur Riley: Et cette situation est principalement dûe au retrait de l'*Atlantic*?

M. Carson: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je voudrais poser une dernière question pour faire suite aux commentaires du sénateur Riley. Où les passagers en provenance du Maine prennent-ils le train? Se rendent-ils jusqu'à Saint-John ou McAdam, ou bien y a-t-il une station à l'ouest de McAdam à partir de laquelle ils peuvent prendre l'*Atlantic*?

M. Fitzpatrick: La plupart des voyageurs en provenance de Bangor se rendent en auto jusqu'à Brownville Junction, qui est située à 40 milles de Bangor, pour y prendre le train. C'est la gare la plus près d'eux.

Le président: Je vous remercie beaucoup, messieurs.

Honorables sénateurs, vu les précieux renseignements que contiennent les tableaux du mémoire du C.I.R.P.S., je propose qu'on les annexe à nos délibérations d'aujourd'hui.

Des voix: D'accord.

(*Pour le texte du mémoire, se reporter à l'annexe, page 7A : 1.*)

Le Comité s'ajourne.

APPENDIX "TC-7-A"

SUBMISSION TO THE SENATE STANDING COMMITTEE

CONCERNING THE ENQUIRY INTO THE NATIONAL PASSENGER SERVICE PROVIDED BY VIA RAIL CANADA INC.

MARCH 26, 1984

CONSISTING OF DOCUMENTS CURRENTLY UNDERSTUDY
BY THE DEPARTMENT OF TRANSPORT
AND BY VIA RAIL CANADA INC.

PREPARED FOR CIRPS BY

J. Douglas Devine, B.T., B.Ed.
John E. Cook, B.Comm., F.C.A.
Dr. Donald A. Fitzpatrick, D.D.S., M.Cl.D.

A COST EFFECTIVE PROPOSAL FOR THE IMPLEMENTATION OF DIRECT VIA RAIL SERVICE LINKING CENTRAL CANADA AND THE ATLANTIC REGION

J. Douglas Devine, B.T., B.Ed.
John E. Cook, B.Comm., F.C.A.
Dr. Donald A. Fitzpatrick, D.D.S., M.Cl.D.

CONTENTS

INTRODUCTION

Since the fall of I98I the VIA RAIL link between Central and Atlantic Canada has been the object of continuous dissatisfaction within the Atlantic Region. This paper has been prepared in an effort to clarify the underlying problems associated with the Eastern Transcontinental service and to propose a cost-effective solution which, when implimented, will begin a healing of the hardship suffered in the Atlantic Region as a result of the unsuccessful experiment of I98I. To fully appreciate the proposal in this paper, the reader should refer to the costing analysis released by the Coalition for Improved Rail Passenger Service in August of I983. A somewhat similar proposal and costing study has also been released by Transport 2000 Atlantic, based in Halifax, N.S.

The costing formula which governs the payments to the railways for services to VIA RAIL and the need for modern efficient equipment are factors which are common to the entire VIA RAIL system and, as such, are not subjects of this study. Progress in either of these areas could only enhance the proposal in this report.

FACTORS WHICH UNDERMINED VIA RAIL SERVICE TO THE MARITIMES BETWEEN I979 AND I98I

Several factors contributed to justify some form of cutback in VIA RAIL service in the Atlantic Region in I98I. It is unfortunate that the service which VIA RAIL had proclaimed "It's greatest success" just prior to that, was caught in the middle of these factors. On November I5th, I98I, by Cabinet Order, the VIA Atlantic, the only direct service between Central and Atlantic Canada, was discontinued in favour of the remaining Ocean service which followed the more circuitous St. Lawrence Valley and Chaleur Bay route increasing travel time for many Atlantic travellers by up to seven hours.

Considering the factors which were at work against the success of the VIA Atlantic and the VIA Ocean services between I979 and I98I, it is remarkable that they were as successful as they were. The Atlantic, intended to be the primary link between Nova Scotia, Southern New Brunswick, the Eastern Townships and Central Canada, at that time was handling I65,000 passengers annually(I980). In July of I98I it handled a daily average of 660 thru passengers, over 730 in August, and approximately I000 people per day in both months including local travellers.

The success of the Eastern Transcontinental service was achieved inspite of the operation of two additional VIA RAIL trains daily between Halifax and Moncton (three

at times between Halifax and Truro) and the operation of a second train on the Sherbrooke-Montreal section of the direct route.

The VIA Ocean had similar competition between Halifax and Moncton as well as competition with the VIA RAIL intercity railiner between Campbellton and Moncton which operated much of the time on a schedule very close to the Ocean's, depriving that service of important intercity traffic and better space occupancy.

It is now clear that some adjustments had to be made to VIA RAIL service in the Atlantic Region in 1981.

TABLES SHOWING VIA RAIL COMPETING SERVICES WHICH WORKED AGAINST THE TRANSCONTINENTAL SERVICE IN 1981

Halifax-Moncton								
11	601	15	615		602	14	12	616
11:20	16:00	13:25	17:00	lv.Halifax ar.	13:50	19:00	15:55	22:50
12:50	17:25	14:55	18:30	Truro	12:20	17:30	14:25	21:25
16:20		18:15	21:30	ar.Moncton lv.		14:10	11:05	18:30

Trains 11, 12 Atlantic
14, 15 Ocean
601, 602, 615, 616 Railiner intercity service

Moncton - Campbellton

617	I5		I4	618
I7:I0	I8:30	lv. Moncton	I4:I0	I0:30
2I:00	22:45	ar. Campbellton	9:35	6:40

Trains I4, I5 Ocean
617, 618 Railiner intercity service

Sherbrooke - Montreal

II	625		I2	626
4:30	6:30	lv. Sherbrooke ar.	20:57	20:I0
7:00	8:45	ar. Montreal lv.	I8:30	I7:50

Trains II, I2 Atlantic
625, 626 Intercity railiner

The extensive network of competing VIA RAIL trains in direct competition with each other in the I979-8I period was the result of a policy which separated longhaul services from the intercity traffic within the Atlantic Region. Although this policy is successful in some other jurisdictions, by I98I it had proven impractical in the Atlantic Region on the routes in question due to the low population density of Atlantic Canada. Inspite of this policy and the competition, the direct train to the Maritimes operated with an impressive load factor handling a mixture of longhaul and intercity traffic. Had the Ocean not

been deprived of the intercity traffic to Moncton each day, its load factor would have been much better on the North Shore section of its route.

THE UNSUCCESSFUL EXPERIMENT OF I98I

In the face of mounting costs related to the extensive VIA RAIL network in I98I, the Cabinet ordered the discontinuance of the direct train to the Maritimes. The Atlantic which served the major cities in the region directly,Halifax, Moncton,Saint John and Fredericton,having been discontinued, left passengers from New Brunswick!s largest city,Saint John, and its capital, Fredericton,with a five to seven hour longer connecting service without checked baggage, thru dining car or sleeping car. The removal of direct service to tne Maritimes effectively deprived half of the Province of New Brunswick of realistic VIA RAIL service to Central Canada.

The remaining link, the Ocean, was expected to serve the Gaspe Region of the Province of Quebec, the North Shore of New Brunswick, and in addition to these markets, the Nova Scotia, P.E.I.,Newfoundland and Southern New Brunswick regions, animpossible task due to both geography and numbers. The following table should illustrate this difficulty:

A COMPARISON OF TRAVEL DISTANCES BETWEEN CENTRAL CANADA AND MAJOR MARITIME CENTERS BY THE DIRECT ROUTE AND THE OCEAN ROUTE

Between Montreal and	Ocean Route	Direct Route	Saving by Direct Route
Halifax	I352 km	I2I0 km	I42 km
Moncton	Io46 km	904 km	I42 km
Saint John	II89 km	76I km	428 Km
Fredericton	I295 km	752 km	570 km

Converted to miles Saint John is 266 miles nearer to Central Canada by the direct route than by the roundabout route. Fredericton is 354 miles nearer. Travel time as one would expect is also affected by these large differences in distance as seen here:

A COMPARISON OF TRAVEL TIME BETWEEN CENTRAL CANADA AND SOUTHERN NEW BRUNSWICK BY THE DIRECT AND THE ROUNDABOUT ROUTES*

Between Montreal and	Time saving by Direct Route
Saint John, N.B.	5 hours
Oromocto,Base Gagetown	7 hours
Fredericton, N.B.	7 hours
Woodstock,Carleton Cty.	7.5 hours
St. Stephen,Char. Cty.	8 hours
St. Andrews By-the-Sea	8 hours
Annapolis Valley,N.S.	9 hours
Yarmouth,N.S.	II hours

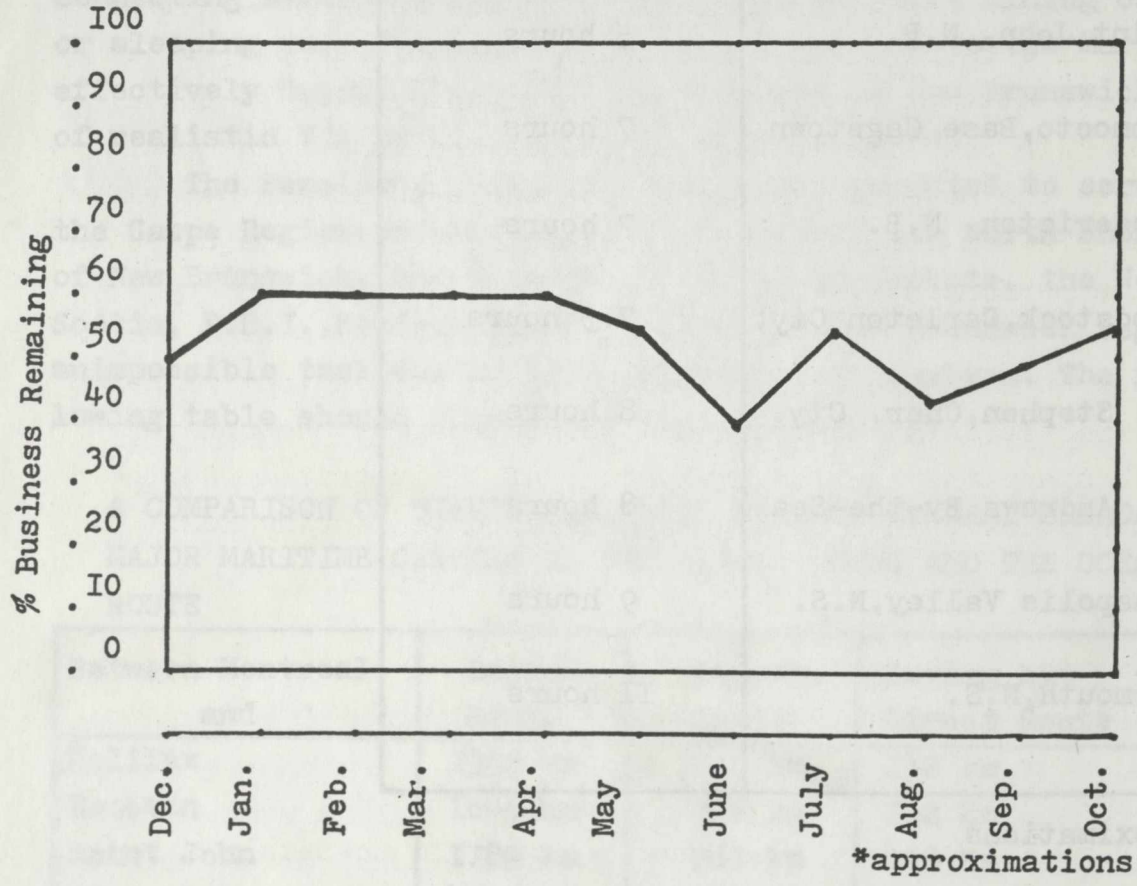
*approximations

The public reaction to the much longer remaining service was strong and immediate. It was recognized as a "non-service immediately. With the cut of direct service the following observations were made in Southern New Brunswick:

I. Effective immediately with the cutback, business at the Saint John VIA RAIL Station dropped by 50% and has not recovered. Intercity service has been fairly stable at that point. Traffic to Central Canada has dropped drastically.

2. In the busiest travel months business has dropped by up to 60% through the Saint John Station.

VIA RAIL BUSINESS AT SAINT JOHN, N.B. AFTER THE CUT OF DIRECT SERVICE COMPARED TO THE PREVIOUS YEAR *



*approximations

3.Of the I65,000people handled by the direct train per year, 50,000 travelled between Southern New Brunswick points and Central Canada. This number dropped by 35,000 travellers annually with the loss of the direct train.

4.Only I5,000 people per year now use the longer roundabout route between Central Canada and Southern N.B.

5.The loss of direct service to the Maritimes has caused considerable hardship to travellers, VIA RAIL, employees of VIA and the railways and community services in Southern New Brunswick which have lost income due to the decrease in VIA Rail travellers (Taxis etc.). The following hardships have been observed:

(a)The Ocean has often operated with the maximun permitted number of cars,at times up to twenty west of Campbellton,in a sincere attempt by VIA RAIL to serve the entire Atlantic Region with one link to Central Canada.The longer the train has been the more it has been susceptable to steamline delays, slower station stops and double stopping at stations affecting on time performance.

(b)Due to the late arrival of the Ocean at Moncton, passengers from Toronto, Montreal and points west of these have had to spend the last several hours of their trip to Southern New Brunswick points in highway buses, often during meal times.

(c)As many as 90 people for a given day have been placed on standby lists for accomodation on the Ocean to Central Canada.

(d)Prospective travellers have been unable to obtain sleeping accomodations on the Ocean at times even when trying to book several weeks in advance.

(e)The limitations of operating only one train to serve all of Atlantic Canada have made it difficult for school and sports groups etc. to obtain space on the Central Canada train at a time most convenient to them, even with advance booking. In seasons when the train is operating with the maximum number of cars, no more cars can be added even if there is a demand.

(f)Due to the increased distance, fares from Southern N.B. were increased when the direct train was dropped. The market, sensitive to price, has not shifted over to any extent to air nor to any extent to the challenge of a bus trip to Montral or Toronto.

(g)In "Letters to the editor" of the local newspapers in Saint John, former VIA RAIL travellers who have attempted to travel to Saint John since the cutback have complained of their difficulties and regretted that they would not be attempting to visit again. A bus trip from St. John's, Newfoundland, or Toronto, Ontario, to Southern New Brunswick for some is just too difficult to make the trip worthwhile.

(h)The remaining travellers wishing to travel from Southern New Brunswick have frequently been subjected to extreme crowding on the connecting railiner between Saint John and Moncton. Passengers for Central Canada from Saint John have at times had to spend the first two hours of their trip standing in the baggage section, or leaning against already occupied seats.

(i)Buses, taxis and a van have at times been used to carry the overflow traffic from Southwestern New Brunswick to the connection at Moncton. This has caused hardship for intercity railiner passengers as well as the longhaul traveller. On many occasions intercity travellers have been turned away from the Saint John station. The railiner service has not been able to satisfactorily take the place of the thru train in Southern New Brunswick.

(j) The national VIA RAIL occupancy rate was actually better when both the VIA Atlantic and the Ocean as well as other longhaul trains were operating. The cutback in longhaul space did not improve the national occupancy rate on the VIA RAIL system the year following the cutbacks. Improvements in the occupancy rate on some trains have been offset by others.

(k) The cutback in the longhaul service has coincided with a reduction in the average length of trips taken by VIA patrons, decreasing the potential income to VIA from eash passenger.

(l) Travellers from Southern New Brunswick who have been lost to VIA as customers to Montreal have also been lost to points west of Montreal.

(m) The Sherbrooke and Eastern Townships market has been lost to VIA RAIL. The connecting bus to Sherbrooke, instituted this year, has provided a totally unsuited service and has met with no success.

THE ADDITION OF THE SECOND TRAIN

Even with the virtual loss of the Southern New Brunswick-Central Canada market, the Ocean has been unable to serve the remaining markets well. Discontent has been heard from all regions as VIA RAIL attempted to improve service. An improvement for one region inevitably brought problems for another as VIA's train for all"regions" attempted to be all things to all people.

It was inevitable that a second train begin operation to Central Canada to meet the diverse needs of the differing parts of Atlantic Canada. That train was instituted in May,

I983, as a sleeping car equipped train operating from the Gaspe through Greater Campbellton and along the route of the Ocean to Montreal. As a result, a large part of the circuitous route to Atlantic Canada now operates with two longhaul trains, the Ocean and the Chaleur, while the direct route linking the major population centers of the Maritimes continues to have no thru train and on most of the route, no VIA train at all.

The experiment to link Atlantic Canada with Central Canada by one train has failed and been abandoned. There are now two. With the operation of two longhaul trains east from Montreal, it has become the responsibility of VIA RAIL and the Department of Transport to see that this dual service is operated on the routes which will best serve the diverse regions of Atlantic Canada and Eastern Quebec, gaining maximun benefit for each area from the multimillion dollar subsidy monies paid to VIA RAIL each year to provide the most comprehensive service possible to the nation.

POSITIVE CHANGES SINCE I98I

Since the elimination of direct VIA RAIL passenger service between the Maritimes and Central Canada in the fall of I98I, much has changed. Competition between VIA RAIL trains operating on the same routes and at nearly the same times has been sharply reduced. This was the same competition which shared the market with the VIA Ocean and the VIA Atlantic before the cutback experiment in I98I.

Moncton-Halifax

Two daily trains now operate between Moncton and Halifax, the Central Canada train and the intercity railiner. This compares with three, and on one section, four competing trains on that section in I98I.

Moncton - Campbellton

The intercity railiner between Moncton and Campbellton has been rescheduled to provide one day return service in both directions on this route enabling the Ocean to handle the valuable one day return traffic to and from Moncton. Seats emptied by the intercity traffic along the way are then filled by longhaul passengers boarding for Montreal and beyond.

Sherbrooke - Montreal

The railiner which competed for one day return traffic with the Atlantic on this route is no longer being operated, leaving a potential market of over I5,000 travellers annually for a carefully scheduled new direct train through Sherbrooke and Lac Megantic, Quebec.

THE EASTERN TRANSCONTINENTAL PROPOSAL

Considering the failure of the I98I experiment to link all parts of Atlantic Canada to Central Canada with only one service, and considering the improved circumstances which could make a resumption of a direct service even a greater success than it was before the I98I cut, it is sincerely hoped that the Minister of Transport will order the resumption of direct service to Atlantic Canada through Sherbrooke, Quebec and Southern New Brunswick as soon as is humanly possible, to avoid the continuation of the hardship which has been the result of the unsuccessful experiment of I98I.

The costing analysis of such a resumed service (attached to this paper) suggests that no greater subsidy would be required to operate both the direct service and the North Shore-Gaspe service than is now needed.

The OCEAN SERVICE

It is proposed that in a restructured service, the Ocean operate from Montreal to Halifax on its historic St. Lawrence Valley- North Shore route. The Chaleur from the Gaspe would

combine with the Ocean between Matapedia, Quebec, and Montreal. The Ocean and the Atlantic would run as one train between Moncton and Halifax. The Ocean would be intended to serve chiefly the Central Canada to the Gaspe and North Shore of New Brunswick markets as well as the intercity market between Campbellton and Moncton. The choice of cars operating east of Moncton to Halifax would be based on economic factors and the determination to continue quality service between Northern New Brunswick and Nova Scotia Points. The stable traffic pattern in the market areas proposed for the Ocean would assure its continued viability, with a healthy combination of longhaul and intercity traffic.

THE ATLANTIC SERVICE

The Atlantic, travelling the historic short route to the Maritimes from Central Canada would be intended to link the Eastern Townships of Quebec, Southern New Brunswick and Nova Scotia with Central Canada. The choice of cars carried beyond Moncton to Halifax would depend on demand and economic factors. The combination of markets to be served by the Atlantic on the direct route would assure its continued viability. This combination generated I65,000 travellers in I98I with competition which no longer exists.

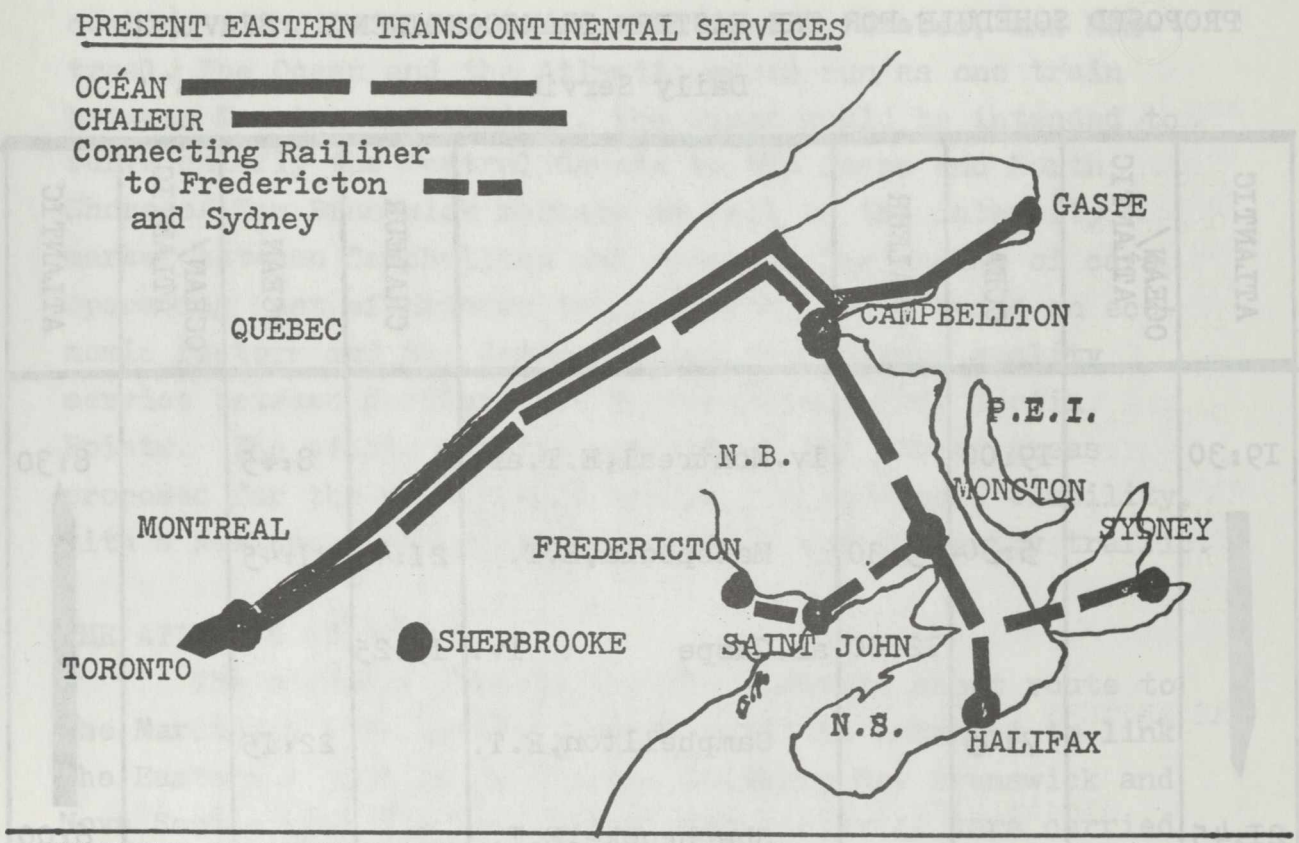
Both the Ocean and the Atlantic could be operated with existing equipment. Switching charges for the combining and separating of the Ocean and the Atlantic at Moncton were not considered in the original CIRPS COSTING ANALYSIS, however such charges are not expected to prejudice the advantages of this addition to the original proposal.

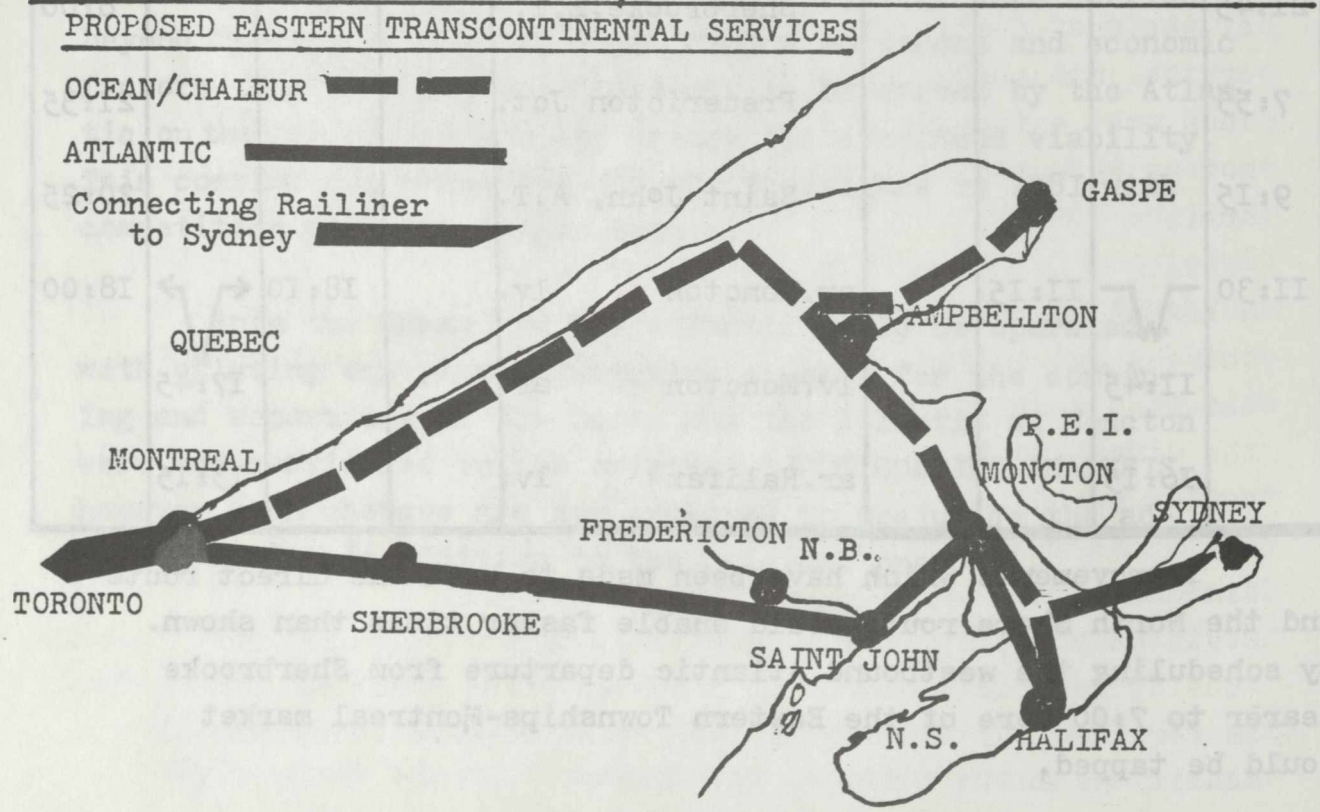
PROPOSED SCHEDULE FOR THE EASTERN TRANSCONTINENTAL SERVICE

Daily Service

ATLANTIC	OCEAN/ ATLANTIC	OCEAN	CHALEUR		CHALEUR	OCEAN	OCEAN/ ATLANTIC	ATLANTIC
I9:30		I9:00		lv.Montreal,E.T.ar.		8:45		8:30
		5:30	→5:30	Matepedia,E.T.	2I:45	→2I:45		
			I2:00	ar.Gaspe lv.	I5:25			
		7:05		Campbellton,E.T.		22:I5		
2I:45				Sherbrooke,E.T.				6:00
7:55				Fredericton Jct.				2I:35
9:I5				Saint John, A.T.				20:25
II:30		II:I5		ar.Moncton lv.		I8:I0		I8:00
	II:45			lv.Moncton ar.			I7:45	
	I6:I5			ar.Halifax lv.			I3:I5	

Improvements which have been made to both the direct route and the North Shore route could enable faster times than shown. By scheduling the westbound Atlantic departure from Sherbrooke nearer to 7:00 more of the Eastern Townships-Montreal market could be tapped.


PRESENT EASTERN TRANSCONTINENTAL SERVICES
OCÉAN
CHALEUR
Connecting Railiner
to Fredericton
and Sydney
GASPE
CAMPBELLTON
QUEBEC
P.E.I.
N.B.
MONCTON
MONTREAL
SYDNEY
FREDERICTON
SHERBROOKE
SAINT JOHN
TORONTO
N.S.
HALIFAX


PROPOSED EASTERN TRANSCONTINENTAL SERVICES
OCEAN/CHALEUR
ATLANTIC
Connecting Railiner
to Sydney
GASPE
CAMPBELLTON
QUEBEC
P.E.I.
MONTREAL
MONCTON
SYDNEY
FREDERICTON
N.B.
TORONTO
SHERBROOKE
SAINT JOHN
N.S.
HALIFAX

TRAIN CONSISTS

Under the proposal Maritime travellers would continue continue to have access to the full range of services and accommodations presently offered on the Ocean. Both the Ocean and the Atlantic would operate with coach, dayniter, sleeping, dining and lounge cars. Sleeping accommodations, lounge, and food services would continue to be operated on the Chaleur to the Gaspe. The recently refurbished Skyline Dome cars with lounge and enlarged full dining facilities would be operated on the Ocean and possibly on the Atlantic when more of these cars are converted for operation with the former CN fleet. More details concerning the train consists are included in the CIRPS COSTING ANALYSIS.

ADVANTAGES OF THE PROPOSAL

Almost all of the difficulties which were the result of the unsuccessful experiment of I98I would be overcome by the implementation of this proposal. All of these problems are mentioned in other parts of this paper and will not be repeated at this point. Some significant advantages are:

I.VIA RAIL would save millions of dollars in car/mileage charges by routing most of the Central Canada bound traffic from east of Moncton and Southern New Brunswick over the direct route. Present calculations suggest that VIA would save $I,000,000 MORE in car/mileage charges than the total savings which VIA had hoped to gain by the discontinuance of the direct route in I98I.
2.VIA RAIL could require apossible million dollars less subsidy to operate the full proposed Ocean/Atlantic than is required for the status quo, given the same economic conditions as in I98I.

3. VIA RAIL would be able to offer realistic service between Southern New Brunswick and Central Canada at less cost, with great travel time savings and with a direct full service train.

4. VIA's reentry into the longhaul Southern New Brunswick market and the Eastern Townships would mean increased passenger handlings, more jobs and greater job security for present VIA, CN and CP RAIL employees.

5. The direct train would renew valuable VIA connections such as the link bewteen Southern New Brunswick centers, Eastern Nova Scotia, Cape Breton and Newfoundland, a present thousand mile bus trip (St. John's to Saint John).

6. Rather than being further from their Central Canada destination after 8 hours of travel as at present, Fredericton patrons would be 2/3 of their way to Montreal.

7. Residents of Sherbrooke, Quebec, would not continue to know the hardship of living in one of the largest cities in Canada without either regular air service or VIA RAIL service. It would have a viable link with the rest of the VIA RAIL National Network.

8. Saint John, New Brunswick's largest city and industrial center, rapidly becoming known as a choice convention center and major tourist destination, would have the direct service which it deserves and which Saint John people proved they valued and would use prior to the cutback in I98I. It would be a pleasure to travel to Saint John for the Canada Summer Games. VIA would be able to provide excellent service for such events with a renewed VIA Atlantic.

CONCLUSION

The acceptance of this proposal would be consistent with Department of Transport Policy that VIA RAIL "has to service the transportation needs in Atlantic and Western Canada" and that" there is every reason to restore service if a review finds demand has increased or that communities have suffered as a result of lost service."

That the loss of the direct train through Southern New Brunswick has caused much hardship cannot be reasonably denied. The hurt is still present and commonly discussed in the region. Implimentation of the proposal would enable VIA RAIL to again serve markets it has abandoned and to serve present markets better, all without any or very little increase in subsidy.

With the commencement of planning at this time, the direct train could resume service within six months and the healing could begin.

APPENDIX

SUMMARY OF CIRPS COSTING ANALYSIS

Net changes for proposed service in comparison to the status quo (I982 $)

Cost ($ million)	.3 saving
Revenue ($ million)	I.33 additional
Loss ($ million)	I.6 less subsidy required
Car/Mileage Charges ($ million)	4.500 per annum saving

APPENDIX B

A COMPARISON OF THE PROPOSED DIRECT SERVICE WITH THE ALTERNATE EDMUNDSTON ROUTING

I. The Edmundston route on face value would appear to be a great improvement over the status quo for Saint John, Edmundston and Fredericton. On closer examination CIRPS has concluded that the Edmunston alternative has serious economic and traffic potential weaknesses which make it inferior to the direct route proposal and much less likely to succeed, should it be instituted. The following weaknesses are significant.

2. The Edmundston route would leave out the entire Eastern Townships market which presently has no VIA RAIL service. The Edmunston area has been promised the intercity railiner service which they is clearly needed to Moncton. This will be implimented even if the direct service is reinstituted.

3. The direct train, though taking the short cut through the Maine woods would actually serve a larger Canadian population than would an Edmunston routing.

4. The Edmunston route would be 100 miles longer and approximately two hours longer for Saint John to Central Canada travellers than with the proposed direct train.

5. If the Montreal train were routed through Southern New Brunswick and Edmundston this would mean an approximate 8 hour run between Edmundston and Moncton in contrast to the intercity railiner time of 4 3/4 hours between Moncton and Edmunston directly. This would most certainly mean that the railiner for which the Edmundston region worked so hard would not be put into service and the important one-day return traffic would not materialize.

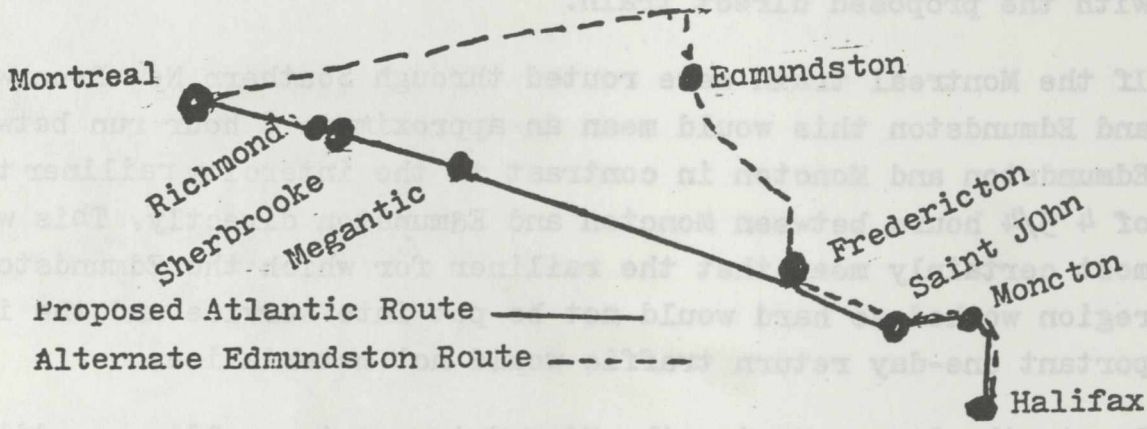
6. Due to the longer route, the Edmundston route would mean additional car/mileage charges of approximately $3,000,000 annually more than in the direct train proposal.

7. The subsidy required to operate the Edmundston route to Montreal would be approximately $5 000 000 to $6 000 000 greater annually than that required for the direct train proposal.

8. A capital investment of upwards of a $I 000 000 would be needed before the Edmundston operation could begin. Virtually no capital investment would be needed to reinstitute the direct train.

9. The Edmundston route would mean the continued duplication of service on much of the St. Lawrence Valley line without benefit to that area and the continued lack of service to the Eastern Townships and South Western New Brunswick.

IO. The Edmunston route could actually mean a longer trip for Halifax to Central Canada passengers than by the present circuitous route.



PART TWO

A COSTING ANALYSIS OF THE CIRPS PROPOSAL FOR THE IMPLEMENTATION OF DIRECT VIA RAIL SERVICE LINKING CENTRAL CANADA AND THE MARITIMES

Dr. Donald A. Fitzpatrick, D.D.S., M.Cl.D.
John E. Cook, B.Comm., F.C.A.
J. Douglas Devine, B.T., B.Ed.

TABLE OF CONTENTS

UPDATE OF COSTING STUDY: OCTOBER 1983

INTRODUCTION

The information contained in this study is intended to complement the proposal for the implimentation of direct VIA RAIL service between Central Canada and the Maritimes. The CIRPS proposal was released June 8th, I983 for the study of concerned individuals, VIA RAIL and members of the three levels of Government.

The costing analysis is intended as a study document and has as such included a number of flexible alternatives which could enhance the core proposal.

Information included in the analysis has come in large measure from VIA RAIL and Government reports in the public domain and from extensive direct observations of CN, CP RAIL and VIA RAIL operations since I975. Information not obtained from such sources has been deduced from them: For example the cost of present VIA RAIL service was derived from costs in the public domain for the service in I98I and from income and loss figures in the VIA RAIL Annual Report (I982).

TRAINS INCLUDED IN COST COMPARISON

The study compared only those trains which would see some change in the proposal. Other services in the Maritimes which are not integral parts of the core proposal are referred to as an addition to the services directly compared in the core proposal.

Services Included:

Status Quo- Ocean, Montreal-Halifax
Chaleur, Montreal-Gaspe
Railiner, Moncton-Campbellton
Railiner, Moncton-Fredericton

*Proposed Service- Ocean/Atlantic, Montreal-Halifax
Ocean/Chaleur, Moncton,Gaspe-Montreal
Railiner, Moncton-Fredericton
Railiner, Moncton-Campbellton

*Proposed schedule and map comparison are found on pages v and vi of the CIRPS Proposal. Schedules of intercity railiners are not shown on those pages since actual schedules do not require adjustment as part of the core proposal.

SUMMARY OF NET CHANGES FOR PROPOSED DIRECT SERVICE FROM STATUS QUO -

Cost ($ million)	.3 saving
Revenue($ million)	I.33 additional
Loss ($ million)	I.6 less
Car Miles (million)	I.500 per annum
Car Mile Charges ($ million)	4.500 per annum saving

I. OPERATING COST ADJUSTMENTS

PASSENGER CARS AND ON-TRAIN SERVICES

A. CAR MILES

The Ocean averaged about I4 cars per train in I982, the most recent time unit for which final figures are released. An average of I5 cars between Montreal and Moncton has been considered in the proposal for the Montreal- Maritime service in addition to the Gaspe service. Any reduction in the number of these cars could produce additional savings.

Proposed average number of cars :

Ocean/Atlantic:	Montreal-Halifax	9 cars
Ocean/Chaleur:	Montreal-Gaspe	4.5 cars
	Montreal-Moncton	6 cars
Railiner:	Moncton-Fredericton	I unit
Railiner:	Moncton-Campbellton	I unit

Proposed car miles:		One-way Distance	Total daily car miles
Ocean/Atlantic:	Montreal-Halifax	752	I3,536
Ocean/Chaleur:	Montreal-Gaspe	654	5 886
	Montreal-Moncton	650	7 800
Railiner:	Moncton-Fredericton	I55	3I0
Railiner:	Moncton-Campbellton	I86	372
Daily total car miles			27,904
Car miles per annum			I0,I84,960
Saving in car mileage charges per annum			$ 4,500,000

B.FOOD SERVICE CARS

The operation of the recently refurbished Skyline cars, now equipped with expanded dining and lounge facilities, on the direct route and similar cars or diner-lounge cars on the Ocean (Moncton-Montreal) would further reduce the car mile expense while meeting food service requirements for most ,if not all of the year on these services.

C.Dayniter Cars

The number of dayniter passengers on the Central Canada-Maritime run average at best 50% of regular coach passengers. This results in the frequent operation of dayniter cars well under capacity. Significant additional savings could be gained by one of the following options for the dayniter service:

I.Conversion of several dayniter cars to partial use as standard coaches and partial dayniter space.This conversion would be a very low cost item.

2.Operation of Dayniter cars without attentants. No significant drop in standards is likely to result. The train VIA representative could easily handle distribution of pillows and blankets etc.

3.Operation of Dayniter cars as standard coaches for longhaul passengers in the off season.

Any of these options could bring very significant car-mile savings and in some cases, locomotive reductions.

D.SLEEPING CARS

With the operation of shorter trains for additional savings the transfer of the sleeping car conductors duties to other

on train personnel should be explored. This could bring additional savings not included in the core proposal.

II. LOCOMOTIVE REQUIREMENTS

A. Off-Season Comparison

	Status Quo	Proposed
Ocean/Atlantic: Montreal-Halifax	-	2
Ocean: Montreal-Halifax	2*	-
Ocean/Chaleur Moncton-Montreal		I
Gaspe-Montreal	I	I
Total	3*	4

*A total of one more locomotive would be required to operate the proposed service one way if VIA RAIL follows current plans. However, with the higherthan expected patronage on the Gaspe service this year, it is possible that an additional locomotive will be requiredeither on the Ocean or the Chaleur through much of the winter season. This would make the locomotive requirements of the status quo and proposal comparable in the off-season.

Estimated operating cost of an additional locomotive

$I.5 million

B. Travel Season Comparison

		Status Quo	Proposed
Ocean/Atlantic:	Montreal-Halifax	-	2
Ocean:	Montreal-Halifax	3	-
Ocean/Chaleur	Moncton-Montreal	-	I*
	Gaspe-Montreal	I	I
Totals		4	4*

*Since the direct service could accommodate up to I2 cars with 2 engines and since the Ocean/Chaleur from Moncton westbound would not have to handle the Nova Scotia and Southern New Brunswick traffic bound for Central Canada, for much and possibly all of the heavy travel season no more locomotives than at present would be required.

III. SWITCHING AND TRAIN SERVICING DIFFERENCES

A. Ocean/Chaleur Service

I. At present an average of seven cars and one road engine are turned and serviced at Moncton for the return trip to Montreal on the Ocean. This operation would remain essentially the same under the proposed service resulting in no additional cost and perhaps a slight saving due to fewer cars being used.

2. The present switching of one engine and cars on and off the Ocean at Moncton would be replaced by the combining and separating of the Ocean and Chaleur at Matapedia with a possible saving in time, cost, and no requirement for a switcher, following past practice at that point.

Switching comparison:

Current (Moncton) 70 minutes per day with switcher at est. $600

Proposed(Matapedia)50 min. per day without switcher at est.$300

B.Direct Train

Traffic patterns on the direct train and its present counter part in Nova Scotia indicate that more coaches would not be needed to be added westbound at Moncton. Coaches required for intercity traffic between Halifax-Truro and Halifax-Moncton-Saint JOhn would handle the Montreal bound Southern N.B. traffic as the intercity traffic emptied. For much of the year one additional sleeping car plus a portion of one needed from Truro and west would handle the Southern New Brunswick passenengers if I980 travel patterns are followed. It is proposed that this equipment be included in the consist of the direct train at Halifax. Additional savings might be made by this additional on and off at Moncton, especially in the heavy travel period. If placed at the rear of the train, this sleeper or sleepers could be dropped without a switcher on hand and serviced and turned with the Ocean consist at Moncton.

IV.ADDITIONAL COSTS

A.Station Operations

Additional station costs would be incurred on the direct route between St. Hyacinthe and Sussex. The possible use of partime employees or employees shared partime with CN or CP RAIL could substantially reduce these costs.

It may also be possible to use a split shift in some locations to keep costs down.

Estimated additional station costs:

		personnel	Misc.
Sherbrooke	3x$25,000	$ 75,000	
Greenville	Ix 25,000	25,000	
Fredericton Jct.	Ix 25,000	25,000	
Saint John	2x 25,000	50,000	
Sussex	Ix 25,000	25,000	
Fredericton	Ix 25,000	25,000	
Misc. station services			$40,000
Totals		$225,000	$40,000

$265,000 per annum

B. Track upgrading

The present CP RAIL route through Maine and Southern New Brunswick has undergone continuing upgrading since I98I as is evidenced by the regular use of six-engined freight locomotives which were only permitted on the line under special circumstances in I98I. Such heavier locomotives could be expected to bear a greater share of the line upkeep than the lighter engines run in I98I.

C. Customs inspections

Current U.S. Customs services include a user charge to public carriers. This charge to VIA RAIL could be effectively covered by adjusting the fares of passengers from regions which would benefit most by the direct service. A marginal increase from the fare reductions in the proposal analysis, page II, would pay for the customs service and possibly provide additional menpower to expedite the inspections.

V.REVENUE CHANGES WITH PROPOSAL

SUMMARY: PER ANNUM REVENUE CHANGES ($million)

Central Canada-Southern N.B. (Fredericton,Saint JOhn etc.)	$I.44 +
Montreal-Megantic and Saint John-Moncton	.II +
Traffic diverted from the Ocean and connecting railiner	.2I -
NET REVENUE GAIN	$I.33 +

SUMMARY: PER ANNUM REVENUE PASSENGER CHANGES

	I980	Current
Central Canada-Southern N.B.	50,000	I5,000
Montreal-Sherbrooke-Megantic	I5,000+	0
Potential Traffic Gain (Lost with the cut of direct service)	50,000	
Longdistance segment of potential traffic gain	35,000 +	

A. ADDITIONAL REVENUE

Considering stable traffic patterns when direct service was offered, Central Canada-Southern New Brunswick traffic would yield an additional 35,000 passengers potentially per annum. The prior direct service handled 50,000 passengers to and from that region in I980. Assuming an average yield of 9¢ per mile and a journey of 459 miles (Montreal-Westfield Beach, midway between Fredericton Jct and Saint John), the yield in additional revenue would be $I.44 million in I982 dollars. This does not take into account the fact that the majority of rail travellers between Central Canada and the Maritimes originate or terminate their journeys west of Montréal yielding other parts of the VIA RAIL system carry over revenue.

Since an estimated I6,000 passengers carried to and from Southern New Brunswick and Central Canada (I980) travelled in sleeping cars, regaining a part of this traffic which has resisted using the indirect route would give additional revenue beyond the basic fare calculated in the preceding formula.

Moncton-Saint John traffic and Sherbrooke-Megantic-Montreal traffic would yield a potential additional I0,000passengers per year at an average revenue of $II per passenger totaling $0.II million in I982 dollars. This figure could be adjusted upwards considering that in I980 VIA RAIL handled over I5,000 the Megantic-Sherbrooke region. Traffic potential will be created in the proposal by the later westward operation of the direct train to serve the market of the Sherbrooke-Montreal railiner discontinued in I982.

B.REVENUE DECREASE

Central Canada-Southern New Brunswick traffic currently carried via the railiner connection and the Ocean would shift to the proposed direct route taking advantage of the up to 7 hour travel time saving. This traffic is estimated to be I5,000passengers per year. The direct route would mean an average estimated reduction in fares of $I4 and a net reduction in revenues of $o.2I million per annum. This assumes that fares from Moncton and Nova Scotia to Central Canada would not be decreased.

C.NET REVENUE GAIN OVER CURRENT LEVEL

$I.33 million per annum

D.REVENUE PATTERNS IN RELATION TO DIRECT SERVICE

Observations of passenger traffic using VIA RAIL over a two year period centered on November, I98I, the month in which direct service to the Maritimeswas suspended, indicate that the circuitous alternative provided has not been accepted as a reasonable alternative. This has been evident in Southern New Brunswick where the substitute route has ment an additional trip of up to 354 miles, more meal times on the train and up to seven hours additional travel time at a higher fare than for the direct service in spite of a fare concession between Fredericton and Moncton for longhaul passengers. The following table indicates that the major factor that has caused VIA RAIL traffic to and from Southern New Brunswickand Central Canada has been the removal of direct service between Central Canada and the Maritimes through Southern New Brunswick.

ESTIMATED DECREASE IN VIA RAIL INCOME AT SAINT JOHN, N.B. FOR ONE YEAR FOLLOWING THE CUT OF DIRECT SERVICE COMPARED WITH ONE YEAR BEFORE THE CUT

Dec. I980------Dec. I98I	50%-
Jan. I98I------Jan. I982	38%-
Feb. I98I------Feb. I982	4I%-
Mar, I98I------Mar. I982	40%-
Apr. I98I------Apr. I982	40%-
May I98I------May I982	45%-
June I98I------June I982	60%-
July I98I------July I982	45%-
Aug. I98I------Aug. I982	56%-
Sept. I98I------Sept. I982	5I%-
Oct. I98I------Oct. I982	43%-

Nov. I98I -Direct service suspended

Revenue is estimated to have dropped 50% immediately following the service cut and has continued at that average level to the present. The % of traffic which has resisted using the circuitous route to Central Canada parallels the observed drop, as observed at train boarding samplings at Saint John, N.B. It is probable that the greater portion of this traffic would return when the proposed direct service is established. It has not gone in large measure to other modes of publictransport.

It is of note that the normally heavier travel months are the periods suffering from the greatest decline in business, up to 60%.

DESTINATION BREAKDOWN OF VIA RAIL TRAVEL FROM SAINT JOHN NEW BRUNSWICK TAKEN FROM SAMPLING PERIOD IN THE SUMMER OF I983 (As revised from original draft)

% given to the nearest whole number

Destination	Fri %	Sat %	Sun %	Mon %	Tue %	Wed %	Thu %	Average %
Fredericton and F'ton Jct.	I3	4	9	2	2	I3	4	7
Moncton	23	I9	I3	27	I7	24	I7	20
East of M'ton	32	I9	42	32	32	28	2I	29
North Shore	II	2I	I6	23	24	I5	I6	I8
Matapedia- St. Lambert	8	4	2	0	2	0	8	3
Montreal and Beyond	I4	33	I8	I6	22	I9	33	22

In the sample week an average of I2.85 people travelled to Montreal or beyond per day. This figure appears to be higher than many weeks because the sample period included travel at the beginning of a major long weekend. If the long weekend travel is discounted as not representative of more typical travel loads, the level of travel is well below what it was to Montreal and beyond before VIA RAIL took over the service and well below the period when VIA RAIL operated direct service to the Maritimes.

VI. RELATED CONSIDERATIONS

The implimentation of direct VIA RAIL service to the Maritimes would have additional effects on the other VIA RAIL services in the region beyond those considered in the core proposal. As traffic patterns stabilized, the intercity railiner service would need to be examined to determine how it could best serve a changing market.

If one railiner could at that point handle the intercity service on the Truro-Moncton segment perhaps a capital expenditure to sensitize that line for one car operation might mean additional savings for VIA RAIL. This is but one example of possible related adjustments that could complement the direct service and bring greater economic savings to VIA RAIL.

UPDATE OF COSTING STUDY :

Since the initial proposal was prepared by CIRPs in June 1983 and this costing analysis was released to complement it in the summer of 1983. the CIRPs proposal has been modified and improved. The modified proposal released October, 1983, includes some thru cars from the Ocean consist operating east of Moncton to Halifax, in conjunction with cars from the direct train. This move involves additinal switching at Moncton which should cost approximately $200,000 annually. This figure has not been considered in this analysis but if added it should not significantly change the attractiveness of the proposal.

APPENDICE «TC-7-A»

MÉMOIRE AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

RELATIVEMENT À L'ÉTUDE PORTANT SUR LE SERVICE FERROVIAIRE NATIONAL DE TRANSPORT DE VOYAGEURS ASSURÉ PAR VIA RAIL CANADA INC.

LE 26 MARS 1984

CONSISTANT EN DOCUMENTS PRÉSENTEMENT ÉTUDIÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET PAR VIA RAIL CANADA INC.

PRÉPARÉ POUR LA CIRPS PAR

J. Douglas Devine, B.T., B.Ed.

John E. Cook, B. Comm, F.C.A.

Donald A. Fitzpatrick, D.D.S., M. Cl.D.

PROPOSITION COÛTS-EFFICACITÉ

POUR LA MISE EN OEUVRE D'UN SERVICE

DIRECT VIA RAIL RELIANT LE CANADA

CENTRAL ET L'EST DU CANADA

J. Douglas Devine, B.T., B.Ed.

John E. Cook, B. Comm., F.C.A.

Donald A. Fitzpatrick, D.D.S., M.Cl.D.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

Depuis l'automne de 1981, la liaison de VIA RAIL entre le Canada central et l'Est du Canada n'a cessé de susciter du mécontentement dans l'Est. La présente communication a été préparée afin d'éclaircir les problèmes sous-jacents liés au service transcontinental de l'Est et de proposer une solution d'efficacité de coûts qui, lorsqu'on y donnera suite, commencera à dissiper les difficultés subies dans l'Est par suite de l'expérience infructueuse de 1981. Afin de bien comprendre la proposition faite ici, le lecteur doit se reporter à l'analyse des coûts publiée en août 1983 par la *Coalition for Improved Rail Passenger Service* (Coalition pour l'amélioration du service de transport ferroviaire des voyageurs). Transport 2000 Atlantique, qui a son siège à Halifax (N.-É.), a aussi publié une proposition et une étude de coûts assez semblables.

La formule d'établissement des coûts qui régit les paiements faits aux chemins de fer pour les services qu'ils rendent à VIA RAIL et la nécessité d'un équipement moderne et efficace sont des facteurs communs à la totalité du réseau VIA RAIL et, en tant que tels, ne font pas l'objet de la présente étude. Les progrès réalisés dans l'un ou l'autre de ces domaines ne peuvent que favoriser la proposition faite dans le présent rapport.

FACTEURS QUI ONT SAPÉ LE SERVICE DE VIA RAIL VERS LES PROVINCES MARITIMES ENTRE 1979 et 1981

Plusieurs facteurs ont été pour quelque chose dans la justification d'une certaine forme de réduction du service de VIA RAIL dans l'Est du Canada en 1981. Il est malheureux que le service que VIA RAIL avait,

juste avant cela, déclaré "Sa plus grande réussite" ait été au centre de ces facteurs. Le 15 novembre 1981, par décret du Conseil des ministres, le VIA Atlantique, seul service direct entre le Canada central et l'Est du Canada, était supprimé pour ne laisser que le service de l'Océan, qui suivait l'itinéraire plus long de la vallée du Saint-Laurent et de la Baie des Chaleurs, augmentant jusqu'à sept heures de plus la durée du voyage pour de nombreux voyageurs de l'Est.

Compte tenu des facteurs en jeu à l'encontre de la réussite des services de VIA Atlantique et de VIA Océan entre 1979 et 1981, il est remarquable qu'ils aient si bien réussi. L'Atlantique, qui devrait servir de premier lien entre la Nouvelle-Écosse, le sud du Nouveau-Brunswick, l'Estrie et le Canada central, transportait annuellement, à cette époque-là, 165,000 voyageurs (1980). En juillet 1981, il a transporté en moyenne 660 voyageurs directs par jour, plus de 730 en août, et environ 1,000 voyageurs par jour au cours de ces deux mois, compte tenu des voyageurs locaux.

La réussite du service transcontinental de l'Est a été réalisée malgré l'exploitation de deux trains quotidiens supplémentaires VIA RAIL entre Halifax et Moncton (à certains moments, trois entre Halifax et Truro) et celle d'un second train sur le tronçon Sherbrooke-Montréal de l'itinéraire direct.

L'Océan de VIA faisait face à une concurrence semblable entre Halifax et Moncton, ainsi qu'à celle de l'autorail interurbain de VIA RAIL entre Campbellton et Moncton, dont l'horaire correspondait de très près pour une bonne part du temps à celui de l'Océan, privant ce dernier d'un important trafic voyageurs interurbain et d'une meilleure occupation des sièges.

Il est maintenant évident qu'il fallait apporter certains redressements au service de VIA RAIL dans la région de l'Est en 1981.

TABLEAUX QUI FONT VOIR LES SERVICES CONCURRENTS DE VIA RAIL AU DETRIMENT DU SERVICE TRANSCONTINENTAL EN 1981

Halifax-Moncton								
11	601	15	615		602	14	12	616
11:20	16:00	13:25	17:00	dép. Halifax arr.	13:50	19:00	15:55	22:50
12:50	17:25	14:55	18:30	Truro	12:20	17:30	14:25	21:25
16:20		18:15	21:30	arr. Moncton dép.		14:10	11:05	18:30

Trains 11, 12 Atlantique
14, 15 Océan
601, 602, 615, 616 Service d'autorail interurbain

Moncton - Campbellton

617	15		14	618
17:10	18:30	dép. Moncton	14:10	10:30
21:00	22:45	arr. Campbellton	9:35	6:40

Trains 14, 15 Océan
617, 618 Service d'autorail interurbain

Sherbrooke - Montréal

II	625		I2	626
4:30	.6:30	dép.Sherbrooke arr.	20:57	20:10
7:00	8:45	arr Montréal dép.	I8:30	I7:50

Trains II, I2 Atlantique
625, 626 Autorail interurbain

Le vaste réseau de trains de VIA RAIL rivalisant directement les uns avec les autres durant la période de 1979-1981 tenait à une politique qui distinguait entre les services à long parcours et la circulation interurbaine à l'intérieur de l'Est du Canada. Quoique cette politique soit fructueuse dans certains autres champs de compétence, dès 1981, elle s'était révélée infructueuse dans la région de l'Est sur les itinéraires dont il s'agit ici, par suite de la faible densité de population dans l'Est du Canada. Malgré cette politique et cette concurrence, le train direct à destination des Provinces maritimes a fonctionné avec un facteur de charge impressionnant, transportant un mélange de circulation à long parcours et de circulation interurbaine. Si l'Océan n'avait pas été privé chaque jour de la circulation interurbaine à destination de Moncton, son facteur de charge aurait été beaucoup plus fort sur le tronçon de la côte nord de son itinéraire.

L'EXPÉRIENCE INFRUCTUEUSE DE 1981

Compte tenu des coûts croissants liés au vaste réseau de VIA RAIL en 1981, le Conseil des ministres a ordonné la suppression du train direct

à destination des Provinces maritimes. L'Atlantique supprimé,--il desservait directement les principales villes de la région: Halifax, Moncton, Saint-Jean et Fredericton,-- il ne restait plus aux voyageurs de la plus grande ville du Nouveau-Brunswick, Saint-Jean, et de sa capitale, Fredericton, qu'un service de correspondance de cinq à sept heures plus long, sans consigne de bagages, sans voiture-restaurant direct ni voiture-lits directe. La suppression du service direct vers les Provinces maritimes privait la moitié du Nouveau-Brunswick d'un service réel de VIA RAIL vers le Canada central.

On escomptait que la liaison restante, l'Océan, desservirait la région de Gaspé dans la province de Québec, la côte nord du Nouveau-Brunswick et, outre ces marchés, la Nouvelle-Écosse, l'Î.-P.-É., Terre-Neuve et les régions sud du Nouveau-Brunswick, tâche impossible si l'on tient compte de la géographie et des nombres. Voici un tableau qui fait ressortir cette difficulté:

COMPARAISON DES DISTANCES DE PARCOURS ENTRE LE CANADA CENTRAL ET DES VILLES IMPORTANTES DES PROVINCES MARITIMES PAR L'ITINÉRAIRE DIRECT ET PAR CELUI DE L'OCÉAN

Entre Montreal et	Itinéraire de l'Océan	Itinéraire direct	Itinéraire direct-distance moindre de
Halifax	1352 km	1210 km	142 km
Moncton	1046 km	904 km	142 km
Saint-Jean	1189 km	761 km	428 km
Fredericton	1295 km	752 km	570 km

Si l'on compte en milles, Saint-Jean se trouve à 266 milles plus près du centre du Canada par l'itinéraire direct que par l'itinéraire indirect. Fredericton se trouve à 354 milles plus près. La durée du voyage,

ainsi qu'on peut l' imaginer, est également modifiée par ces grandes différences de parcours, comme le révèle le tableau qui suit:

COMPARAISON DE LA DUREE DU VOYAGE ENTRE LE CANADA CENTRAL ET LE SUD DU NOUVEAU-BRUNSWICK PAR LES ITINERAIRES DIRECT ET INDIRECT*

Entre Montréal et	Temps épargné par l'itinéraire direct
Saint-Jean (N.-B.)	5 heures
Oromocto, Base Gagetown	7 heures
Fredericton (N.-B.)	7 heures
Woodstock, C^té de Carleton	7.5 heures
St. Stephen, C^té de Char.	8 heures
St. Andrews-sur-mer	8 heures
Vallée de l'Annapolis (N.-E.)	9 heures
Yarmouth (N.-E.)	II heures

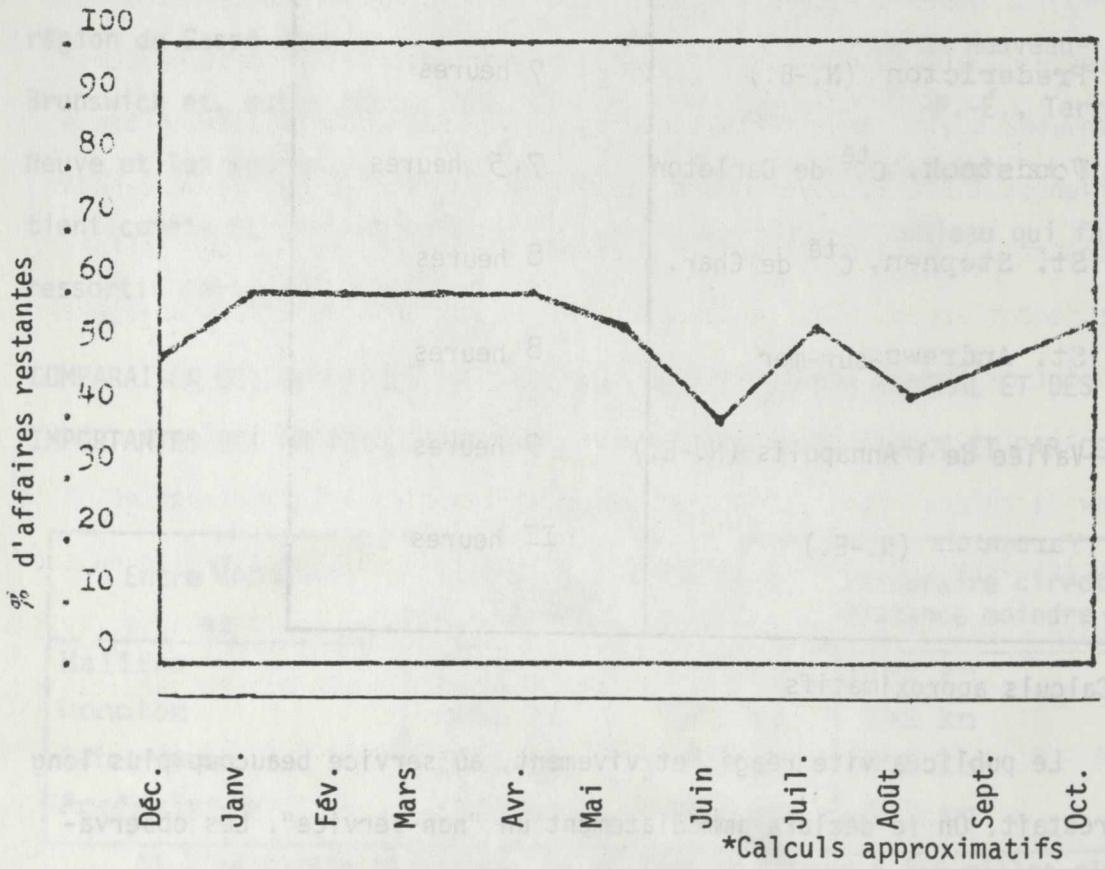
* Calculs approximatifs

Le public a vite réagi, et vivement, au service beaucoup plus long qui restait. On le déclara immédiatement un "non-service". Les observations qui suivent ont été faites dans le sud du Nouveau-Brunswick suite à la suppression du service direct:

1. Suite immédiate de la suppression, les affaires à la gare de VIA RAIL à Saint-Jean ont diminué de moitié et ne se sont pas rétablies. Le service interurbain est resté assez stable à ce point-là. La circulation vers le centre du Canada a diminué de façon radicale.

2. Au cours des mois où la circulation est le plus intense, les affaires par voie de la gare de Saint-Jean ont accusé une diminution atteignant 60 p. 100.

AFFAIRES DE VIA RAIL À SAINT-JEAN (N.-B.) APRÈS LA SUPPRESSION DU SERVICE DIRECT, PAR COMPARAISON À CELLES DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE*



*Calculs approximatifs

3. Sur les 165,000 personnes transportées annuellement par le train direct, 50,000 voyageaient entre le sud du Nouveau-Brunswick et le Canada central. Suite à la perte du service direct, ce nombre a diminué de 35,000.

4. Aujourd'hui, 15,000 personnes seulement par année voyagent par l'itinéraire indirect plus long entre le Canada central et le sud du N.-B.

5. La perte du service direct à destination des Provinces maritimes a durement éprouvé les voyageurs, VIA RAIL, les employés de VIA et des chemins de fer, et les services communautaires du sud du Nouveau-Brunswick, qui ont subi une perte de revenu attribuable à la diminution du nombre de voyageurs de VIA RAIL (taxis, etc.). Voici les épreuves que l'on a pu constater:

a) L'Océan a souvent circulé avec le nombre maximum permis de voitures,--il atteignait parfois jusqu'à vingt wagons à l'ouest de Campbellton, par suite des efforts sincères de VIA RAIL pour desservir toute la région de l'Est au moyen d'une seule liaison avec le centre du Canada. Plus le train est long, plus il est exposé à des délais de ligne de vapeur, à des arrêts plus lents aux gares et aux doubles arrêts aux gares, ce qui influe sur la ponctualité.

b) Suite à l'arrivée tardive de l'Océan à Moncton, les voyageurs en provenance de Toronto, Montréal et de villes plus à l'ouest ont dû passer les dernières nombreuses heures de leur voyage à destination du sud du Nouveau-Brunswick dans des autocars, nombre de fois à l'heure des repas.

c) On a dû, certain jour, inscrire jusqu'à 90 personnes sur les listes d'attente pour le service de l'Océan à destination du Canada central.

d) À certains moments, des voyageurs en perspective ont été incapables d'obtenir le service des voitures-lits sur l'Océan, même en essayant de réserver plusieurs semaines à l'avance.

e) Les limites qu'impose l'exploitation d'un seul train pour desservir tout l'Est du Canada ont rendu difficile aux groupes scolaires et sportifs, etc., d'obtenir de la place dans le train du Canada central au moment où cela leur convient le mieux, même en réservant à l'avance. Durant les saisons où le train circule avec le nombre maximum de voitures, on ne peut pas en ajouter d'autres, même si la demande existe.

f) Suite à l'augmentation des distances, les prix des billets à partir du sud du N.-B. ont monté lorsque le service direct a été supprimé. Sensible au prix, le marché ne s'est pas tourné dans quelque mesure vers le transport aérien, ni dans quelque mesure vers l'épreuve d'un voyage en autocar jusqu'à Montréal ou Toronto.

g) Dans des "lettres ouvertes" aux journaux locaux, à Saint-Jean, d'ex-voyageurs de VIA RAIL qui ont tenté de se rendre à Saint-Jean depuis la suppression su service, se sont plaints de leurs difficultés et ont dû renoncer à regret à s'y rendre de nouveau. Pour certains, un voyage en autocar de Saint-Jean (Terre-Neuve) ou de Toronto (Ontario) jusqu'au sud du Nouveau-Brunswick est tout simplement trop difficile pour valoir la peine.

h) Les voyageurs qui restent et qui désirent voyager à partir du sud du Nouveau-Brunswick ont souvent été assujétis à une extrême congestion dans l'autorail de correspondance entre Saint-Jean et Moncton. À certains moments, les voyageurs partant de Saint-Jean à destination du Canada central ont dû passer les deux premières heures de leur voyage debout dans le compartiment à bagages ou appuyés aux banquettes déjà occupées.

i) À certains moments, on a eu recours à des autobus, des taxis et une fourgonnette pour transporter vers la correspondance de Moncton le trop-plein de voyageurs partant du sud du Nouveau-Brunswick. Cela a causé des

ennuis aux voyageurs de l'autorail interurbain aussi bien qu'à ceux qui se rendaient plus loin. En bien des occasions, on a refusé des voyageurs interurbains à la gare de Saint-Jean. Le service d'autorail n'a pas pu remplacer de façon satisfaisante le train direct du sud du Nouveau-Brunswick.

j) Le taux national d'occupation de VIA RAIL était en réalité supérieur lorsque fonctionnaient les deux trains Atlantique et Océan de VIA et les autres trains à long parcours. La réduction du nombre de places à long parcours n'a pas amélioré le taux national d'occupation du réseau de VIA RAIL durant l'année qui a suivi la suppression. Les améliorations du taux d'occupation pour certains trains ont été contre-balancées par d'autres diminutions.

k) La suppression du service à longue distance a coïncidé avec la réduction de la longueur moyenne des voyages accomplis par les clients de VIA, réduisant la recette possible de VIA de la part de chaque voyageur.

l) Les voyageurs du sud du Nouveau-Brunswick dont VIA a perdu la clientèle à destination de Montréal ont aussi été perdus pour les destinations à l'ouest de Montréal.

m) VIA RAIL a perdu le marché de Sherbrooke et de l'Estrie. Le service de correspondance par autocar à destination de Sherbrooke, instauré cette année, a offert un service tout à fait insuffisant et n'a pas été couronné de succès.

L'ADJONCTION DU SECOND TRAIN

Même avec la perte virtuelle du marché du sud du Nouveau-Brunswick/Canada central, l'Océan n'a pas réussi à bien desservir les marchés qui restent. Toutes les régions ont exprimé du mécontentement, alors que VIA RAIL tentait d'améliorer le service. Une amélioration apportée pour une

région entraînait inévitablement des problèmes pour une autre, le train de VIA pour toutes les "régions" s'efforçant d'être tout pour tous.

Il était inévitable qu'un second train commençât à circuler à destination du Canada central pour satisfaire aux besoins variés de parties différentes de l'Est du Canada. Le service de ce train a été instauré en mai 1983, en tant que train muni de voitures-lits voyageant depuis Gaspé et passant par la grande région de Campbellton et le long de l'itinéraire de l'Océan vers Montréal. Il en résulte qu'une grande partie de l'itinéraire indirect à destination de l'Est du Canada compte maintenant deux trains à long parcours, l'Océan et le Chaleur, alors que l'itinéraire direct reliant les principaux centres de population des Provinces maritimes continue de ne compter qu'un train direct et, sur la plus grande partie de l'itinéraire, aucun train VIA.

L'expérience tendant à relier l'Est du Canada et le Canada central par un seul train a échoué et a été abandonnée. Il y en a maintenant deux. Avec l'exploitation de deux trains à longue distance partant de Montréal à destination de l'Est, il incombe à VIA RAIL et au ministère des Transports de voir à ce que ce double service soit exploité sur des itinéraires qui desserviront le mieux les différentes régions de l'Est du Canada et de l'Est du Québec, obtenant pour chaque région le maximum de bénéfice de la subvention de plusieurs millions de dollars versée chaque année à VIA RAIL pour assurer le service le plus complet possible à la nation.

CHANGEMENTS DE NATURE POSITIVE DEPUIS 1981

Depuis la suppression du service direct de voyageurs de VIA RAIL entre les Provinces maritimes et le Canada central à l'automne de 1981, il y a eu beaucoup de changement. La concurrence entre les trains de VIA RAIL suivant

les mêmes itinéraires et presque aux mêmes heures a été fortement réduite. C'était la même concurrence qui partageait le marché entre l'Océan et l'Atlantique de VIA avant l'expérience de réduction de service de 1981.

Moncton-Halifax

Deux trains quotidiens font maintenant le service entre Moncton et Halifax, soit le train du Canada central et l'autorail interurbain. Cela se compare avec trois trains et, sur un tronçon, avec quatre trains rivalisant sur ce tronçon en 1981.

Moncton-Campbellton

L'horaire de l'autorail interurbain entre Moncton et Campbellton a été réaménagé pour assurer un service quotidien aller-retour dans les deux sens sur cet itinéraire, permettant à l'Océan de transporter le précieux trafic-voyageurs d'un jour aller-retour en provenance et à destination de Moncton. Les places laissées par le trafic interurbain le long de l'itinéraire sont alors prises par les voyageurs qui vont plus loin, à destination de Montréal et au-delà.

Sherbrooke-Montréal

Sur cet itinéraire, l'autorail qui rivalisait avec l'Atlantique pour le trafic aller-retour d'un jour n'est plus exploité, laissant un marché possible de plus de 15,000 voyageurs par année pour un nouveau train direct à horaire soigneusement établi et passant par Sherbrooke et Lac-Mégantic (Québec).

LA PROPOSITION DU TRANSCONTINENTAL DE L'EST

Compte tenu de l'échec de l'expérience de 1981 tendant à relier toutes les parties de l'Est du Canada et le Canada central par un service

unique, ainsi que de l'amélioration des circonstances qui pourraient faire de la reprise d'un service direct une réussite encore plus grande qu'avant la suppression de 1981, on espère sincèrement que le ministre des Transports donnera ordre de reprendre le service direct vers l'Est du Canada par voie de Sherbrooke (Québec) et du sud du Nouveau-Brunswick, aussi tôt que ce sera humainement possible, afin de mettre fin aux difficultés qu'a entraînées l'expérience infructueuse de 1981.

L'analyse des coûts d'un tel service renouvelé (annexée au présent mémoire) fait penser qu'il ne serait pas nécessaire de verser une subvention plus élevée qu'à l'heure actuelle pour exploiter à la fois le service direct et le service Côte nord-Gaspé.

LE SERVICE DE L'OCÉAN

Il est proposé que, dans une restructuration du service, l'Océan parcoure son itinéraire historique de la vallée du Saint-Laurent et de la côte nord, de Montréal à Halifax. Le Chaleur en partance de Gaspé se joindrait à l'Océan entre Matapédia (Québec) et Montréal. L'Océan et l'Atlantique ne feraient qu'un train entre Moncton et Halifax. L'Océan serait destiné à desservir principalement le Canada central à destination des marchés de Gaspé et de la côte nord du Nouveau-Brunswick, ainsi que le marché interurbain entre Campbellton et Moncton. Le choix des voitures en service à l'est de Moncton à destination d'Halifax tiendrait aux facteurs d'ordre économique et à la volonté de maintenir un service de qualité entre le nord du Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. La stabilité du modèle de circulation dans les secteurs de marché proposés pour l'Océan en assurerait la viabilité, doublée d'une solide combinaison de circulation au long parcours et interurbaine.

LE SERVICE ATLANTIQUE

L'Atlantique, voyageant sur l'historique itinéraire court reliant les Provinces maritimes au Canada central, serait destiné à relier l'Estrie (Québec), le sud du Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse au Canada central. Le choix des voitures traînées au-delà de Moncton vers Halifax tiendrait aux facteurs de la demande et de la rentabilité. La combinaison des marchés à desservir par l'Atlantique sur l'itinéraire direct en assurerait la viabilité. Cette combinaison a donné lieu à 165,000 voyageurs en 1981, malgré une concurrence qui, elle, n'existe plus.

L'Océan et l'Atlantique pourraient être exploités avec le matériel existant. Les frais d'aiguillage pour combiner et séparer l'Océan et l'Atlantique à Moncton n'ont pas été considérés dans l'ANALYSE ORIGINALE DES COÛTS DE LA CIRPS, mais on ne s'attend pas qu'ils compromettent les avantages de cette adjonction à la proposition originale.

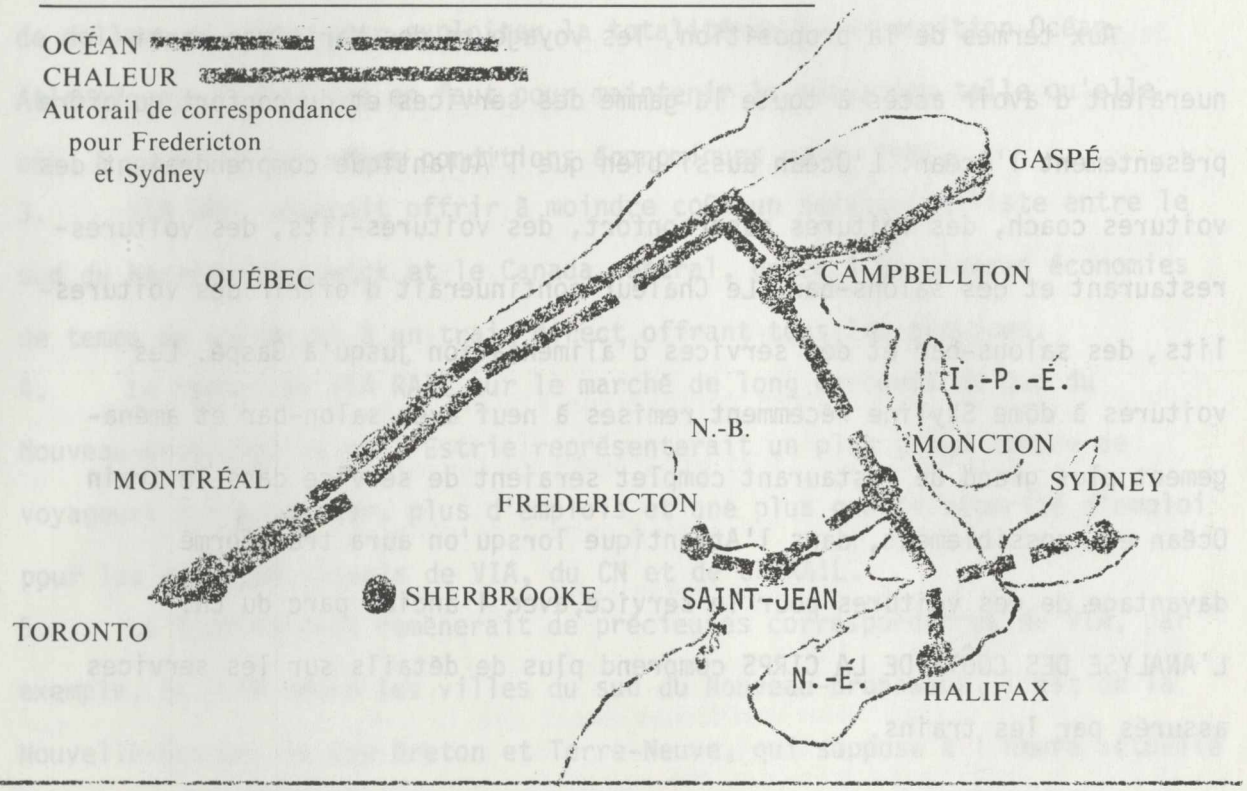
HORAIRE PROPOSÉ POUR LE SERVICE TRANSCONTINENTAL DE L'EST

Service quotidien

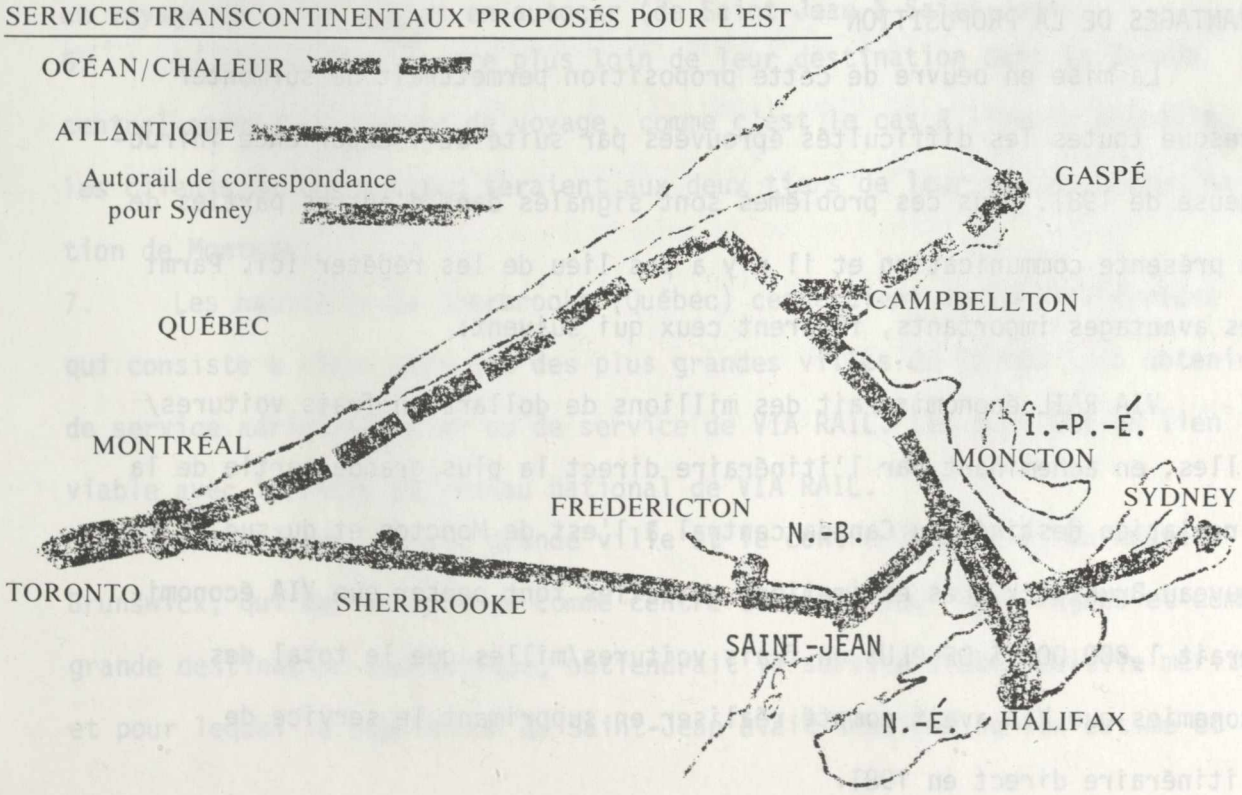
ATLANTIQUE	OCÉAN/ ATLANTIQUE	OCÉAN	CHALEUR				CHALEUR	OCÉAN	OCÉAN/ ATLANTIQUE	ATLANTIQUE
19:30		19:00		dép.	Montréal, H.E.,	arr.		8:45		8:30
		5:30	→ 5:30		Matepédia, H.E.		21:45	21:45		
			12:00	arr.	Gaspé	dép.	15:25			
		7:05			Campbellton, H.E.			22:15		
21:45					Sherbrooke, H.E.					6:00
7:55					Fredericton-Jct.					21:35
9:15					Saint John, H.A.					20:25
11:30		11:15		arr.	Moncton	dép.		18:10		18:00
	1:45			dép.	Moncton	arr.			17:45	
	16:15			arr.	Halifax	dép.			13:15	

Les améliorations apportées tant à l'itinéraire direct qu'à celui de la côte nord permettraient des parcours plus rapides que ne l'indique le tableau. Si on faisait partir l'Atlantique plus près de sept heures du matin à Sherbrooke en direction de l'ouest, on pourrait capter une plus forte partie du marché Estrie-Montréal.

ACTUELS SERVICES TRANSCONTINENTAUX DE L'EST



SERVICES TRANSCONTINENTAUX PROPOSÉS POUR L'EST



LA COMPOSITION DES TRAINS

Aux termes de la proposition, les voyageurs des Maritimes continueraient d'avoir accès à toute la gamme des services et du confort qu'offre présentement l'Océan. L'Océan aussi bien que l'Atlantique comprendraient des voitures coach, des voitures superconfort, des voitures-lits, des voitures-restaurant et des salons-bar. Le Chaleur continuerait d'offrir des voitures-lits, des salons-bar et des services d'alimentation jusqu'à Gaspé. Les voitures à dôme Skyline récemment remises à neuf avec salon-bar et aménagement plus grand de restaurant complet seraient de service dans le train Océan et, possiblement, dans l'Atlantique lorsqu'on aura transformé davantage de ces voitures pour le service, avec l'ancien parc du CN. L'ANALYSE DES COÛTS DE LA CIRPS comprend plus de détails sur les services assurés par les trains.

AVANTAGES DE LA PROPOSITION

La mise en oeuvre de cette proposition permettrait de surmonter presque toutes les difficultés éprouvées par suite de l'expérience infructueuse de 1981. Tous ces problèmes sont signalés dans d'autres parties de la présente communication et il n'y a pas lieu de les répéter ici. Parmi les avantages importants, figurent ceux qui suivent:

1. VIA RAIL économiserait des millions de dollars en frais voitures/milles, en acheminant par l'itinéraire direct la plus grande partie de la circulation destinée au Canada central à l'est de Moncton et du sud du Nouveau-Brunswick. Les estimations actuelles font penser que VIA économiserait 1,000,000 $ DE PLUS en frais voitures/milles que le total des économies que VIA avait compté réaliser en supprimant le service de l'itinéraire direct en 1981.

2. Il se pourrait que VIA RAIL ait besoin d'une subvention d'un million de dollars de moins pour exploiter la totalité de la proposition Océan-Atlantique qu'il ne lui en faut pour maintenir la situation telle qu'elle est, à supposer les mêmes conditions économiques qu'en 1981.

3. VIA RAIL pourrait offrir à moindre coût un service réaliste entre le sud du Nouveau-Brunswick et le Canada central, grâce à de grandes économies de temps de voyage et à un train direct offrant tous les services.

4. Le retour de VIA RAIL sur le marché de long parcours du sud du Nouveau-Brunswick et de l'Estrie représenterait un plus grand nombre de voyageurs à transporter, plus d'emplois et une plus grande sécurité d'emploi pour les employés actuels de VIA, du CN et de CP RAIL.

5. Le train direct ramènerait de précieuses correspondances de VIA, par exemple, le lien entre les villes du sud du Nouveau-Brunswick, l'est de la Nouvelle-Écosse, le Cap Breton et Terre-Neuve, qui suppose à l'heure actuelle un voyage de 1,000 milles en autocar (de Saint-Jean à Saint-Jean).

6. Au lieu d'être encore plus loin de leur destination dans le Canada central après huit heures de voyage, comme c'est le cas à l'heure actuelle, les clients de Fredericton seraient aux deux tiers de leur trajet à destination de Montréal.

7. Les habitants de Sherbrooke (Québec) cesseraient de subir l'épreuve qui consiste à vivre dans une des plus grandes villes du Canada sans obtenir de service aérien régulier ou de service de VIA RAIL. Ils auraient un lien viable avec le reste du réseau national de VIA RAIL.

8. Saint-Jean, la plus grande ville et le centre industriel du Nouveau-Brunswick, qui devient connue comme centre de choix pour les congrès et comme grande destination touristique, obtiendrait le service direct qu'elle mérite et pour lequel la population de Saint-Jean avait témoigné de son estime et

de son utilisation avant la suppression de 1981. Il serait réjouissant de se rendre à Saint-Jean pour les Jeux d'été du Canada. Grâce à une remise en service de l'Atlantique, VIA RAIL serait en mesure d'assurer un service excellent pour de telles manifestations.

CONCLUSION

L'acceptation de cette proposition serait conforme à la politique du ministère des Transports portant que VIA RAIL "doit satisfaire aux besoins de transport dans l'Est et l'Ouest du Canada" et qu'il "y a tout lieu de rétablir le service si un examen permet de constater que la demande s'est accrue ou que les communautés ont eu à souffrir de la perte du service."

On ne saurait nier raisonnablement que la perte du train direct par le sud du Nouveau-Brunswick a été cause de bien des épreuves. Le mal existe toujours et fait couramment l'objet de discussions dans la région. La mise en oeuvre de la proposition permettrait à VIA RAIL de desservir de nouveau les marchés qu'il a abandonnés et de mieux desservir les marchés actuels, tout cela sans augmentation de la subvention ou avec une très faible augmentation.

Si la planification débutait à ce moment-ci, le train direct pourrait reprendre le service d'ici six mois et la guérison pourrait commencer.

ANNEXE

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE DES COÛTS FAITE PAR LA CIRPS

Changements nets pour le service proposé par comparaison à l'état actuel des choses ($ 1982)

Coût (millions de $)	.3 d'économie
Recettes (millions de $)	1.33 de plus
Perte (millions de $)	1.6 de moins de subvention nécessaire
Frais voitures/milles (millions de $)	4.500 d'économie par année

ANNEXE B

COMPARAISON DU SERVICE DIRECT PROPOSÉ AVEC LE PARCOURS DE RECHANGE PAR EDMUNDSTON

1. À première vue, l'itinéraire passant par Edmundston semblerait représenter une grande amélioration par rapport à l'état actuel des choses, pour Saint-Jean, Edmundston et Fredericton. En y regardant de plus près, la CIRPS en est arrivée à la conclusion que le parcours de rechange par Edmundston présentait de graves faiblesses d'ordre économique et de possibilités de circulation, ce qui le rend inférieur à la proposition d'itinéraire direct et beaucoup moins susceptible de réussite, si on l'instaurait. Voici les faiblesses importantes:

2. Le parcours par Edmundston exclurait tout le marché de l'Estrie, qui ne bénéficie pas présentement de service de VIA RAIL. On a promis à la région d'Edmundston le service d'autorail interurbain dont elle a nettement besoin à destination de Moncton. Ce service sera instauré même si on rétablit le service direct.

3. Le train direct, même en prenant le raccourci par les forêts du Maine, desservirait en réalité une population canadienne plus considérable que ne le permettrait l'acheminement par Edmundston.

4. L'itinéraire d'Edmundston serait de 100 milles plus long et exigerait à peu près deux heures de plus que le train direct proposé pour les voyageurs allant de Saint-Jean au Canada central.

5. Si le train de Montréal était acheminé par le sud du Nouveau-Brunswick et Edmundston, cela signifierait un trajet d'environ huit heures entre Edmundston et Moncton, par comparaison aux 4 3/4 heures que prendrait le service par train direct entre Moncton et Edmundston. Cela voudrait très

certainement dire que l'autorail, que la région d'Edmundston a demandé avec tant d'insistance, ne serait pas mis en service et que l'importante circulation aller-retour d'un jour ne se réaliserait pas.

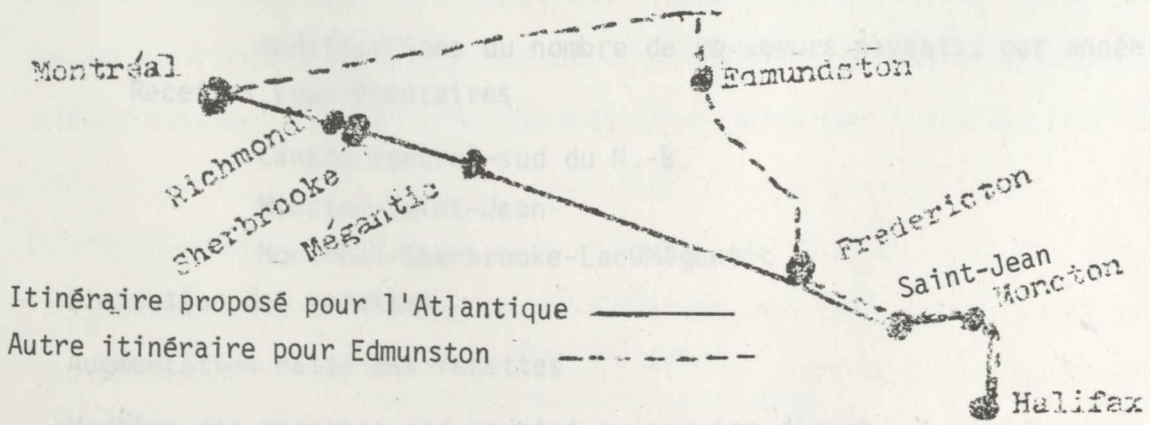
6. Par suite du parcours plus long, l'itinéraire d'Edmundston exigerait des frais supplémentaires voitures/milles d'environ 3 millions de dollars par année, par comparaison avec la proposition de train direct.

7. La subvention annuelle nécessaire à l'exploitation de l'itinéraire d'Edmundston à Montréal serait d'environ 5 à 6 millions de dollars de plus qu'il n'en faudrait pour la proposition de train direct.

8. Il faudrait une immobilisation de plus d'un million de dollars avant que puisse commencer le service d'Edmundston. Il ne faudrait à peu près aucune immobilisation pour rétablir le train direct.

9. L'itinéraire d'Edmundston équivaudrait au maintien du double service sur une bonne partie de la ligne de la vallée du Saint-Laurent sans avantage pour cette région et à l'absence continue de service à destination de l'Estrie et du sud-ouest du Nouveau-Brunswick.

10. L'itinéraire d'Edmundston pourrait en réalité représenter un voyage plus long pour les voyageurs d'Halifax à destination du Canada central, que ce n'est le cas par le présent itinéraire indirect.



DEUXIÈME PARTIE

ANALYSE DES COÛTS DE LA PROPOSITION DE LA CIRPS POUR LA MISE EN OEUVRE DU SERVICE DIRECT VIA RAIL RELIANT LE CANADA CENTRAL ET LES PROVINCES MARITIMES

Donald A. Fitzpatrick, D.D.S., M.Cl.D.

John E. Cook, B. Comm., F.C.A.

J. Douglas Devine, B.T., B.Ed.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES (suite)

INTRODUCTION

L'information contenue dans la présente étude est destinée à compléter la proposition tendant à la mise en oeuvre d'un service direct de VIA RAIL entre le Canada central et les Provinces maritimes. La proposition de la CIRPS a été publiée le 8 juin 1983 pour étude par les personnes intéressées, VIA RAIL et les trois paliers de gouvernement.

L'analyse des coûts est destinée à servir de document d'étude et, comme telle, comprend un certain nombre de choix flexibles qui pourraient rehausser la proposition de fond.

L'information comprise dans l'analyse provient dans une large mesure de rapports publics de la part de VIA RAIL et de gouvernements, ainsi que de nombreuses observations directes faites depuis 1975 sur les exploitations du CN, de CP RAIL et de VIA RAIL. L'information qui n'a pas été obtenue de ces sources en a été déduite: par exemple, le coût du présent service de VIA RAIL a été extrapolé des coûts publiés du service assuré en 1981 et des données sur les recettes et les pertes contenues dans le Rapport annuel de VIA RAIL (1982).

L'étude n'a comparé que les trains qui feraient l'objet de changements dans la proposition. D'autres services offerts dans les Provinces maritimes qui ne font pas partie intégrante de la proposition de fond sont signalés comme s'ajoutant aux services comparés directement dans la proposition de fond.

Services compris:

État actuel - Océan, Montréal-Halifax
Chaleur, Montréal-Gaspé
Autorail, Moncton-Campbellton
Autorail, Moncton-Fredericton

*Service proposé - Océan/Atlantique - Montréal-Halifax

Océan/Chaleur, Moncton, Gaspé-Montréal

Autorail, Moncton-Fredericton

Autorail, Moncton-Campbellton

*L'horaire proposé et la comparaison sur tracé géographique se trouvent aux pages v et vi de la Proposition CIRPS. Les horaires des autorails interurbains ne figurent pas dans ces pages, étant donné que les horaires réels n'exigent pas d'ajustement en tant que partie de la proposition de fond.

RÉSUMÉ DES CHANGEMENTS NETS POUR LE SERVICE DIRECT PROPOSÉ, PAR RAPPORT À L'ÉTAT ACTUEL DES CHOSES -

Coût (millions de $)	.3 d'économie
Recettes (millions de $)	1.33 de plus
Perte (milions de $)	1.6 de moins
Voitures/milles (millions)	1.500 par année
Frais voitures/milles (millions de $)	4.500 d'économie par année

I. REDRESSEMENTS DES FRAIS D'EXPLOITATION

VOITURES-VOYAGEURS ET SERVICES EN TRAIN

A. VOITURES/MILLES

L'Océan a comporté en moyenne environ 14 voitures par train en 1982, dernière unité temporelle pour laquelle ont été publiées des données finales. Une moyenne de 15 voitures entre Montréal et Moncton a été envisagée dans la proposition pour le Service Montréal-Maritimes, en plus du service de Gaspé. Toute réduction du nombre de ces voitures pourrait

entraîner des économies supplémentaires.

Nombre moyen de voitures proposé:

Océan/Atlantique: Montréal-Halifax	9 voitures
Océan/Chaleur: Montréal-Gaspé	4.5 voitures
Montréal-Moncton	6 voitures
Autorail: Moncton-Fredericton	1 unité
Autorail: Moncton-Campbellton	1 unité

Voitures/milles proposés	Aller simple Distance	Total quotidien voitures/milles
Océan/Atlantique: Montréal-Halifax	752	13,536
Océan/Chaleur: Montréal-Gaspé	654	5,886
Montréal-Moncton	650	7,800
Autorail: Moncton-Fredericton	155	310
Moncton-Campbellton	186	372
Total quotidien -voitures/milles		27,904
Voitures/milles par année		10,184,960
Économie annuelle de frais voitures/milles		$ 4,500,000

B. VOITURES DE SERVICE D'ALIMENTATION

L'exploitation des voitures "Skyline" dernièrement remises en état et maintenant dotées d'aménagements plus grands de restaurant et de salon-bar, sur l'itinéraire direct, et de voitures semblables ou de voitures-restaurant/salon-bar dans le train Océan (Moncton-Montréal), réduirait encore davantage les frais voitures/milles, tout en satisfaisant aux exigences de service d'alimentation pour la plus grande partie, sinon la totalité, de l'année dans ces services.

C.VOITURES SUPERCONFORT

Le nombre de voyageurs en voitures superconfort sur l'itinéraire Canada central-Provinces maritimes représente au plus la moitié des voyageurs des voitures-coach. Cela fait que les voitures superconfort sont fréquemment utilisées à beaucoup moins que leur capacité. L'une des options qui suivent pour le service des voitures superconfort pourrait faire réaliser d'importantes économies supplémentaires:

1. Transformation de plusieurs voitures superconfort pour utilisation partielle comme voitures ordinaires et comme voitures superconfort. Cette transformation pourrait se faire à très peu de frais.
2. Exploitation de voitures superconfort sans préposés. Il n'en résulterait vraisemblablement pas de diminution sensible des normes. Le représentant de VIA dans le train pourrait facilement s'occuper de la distribution d'oreillers et de couvertures, etc.
3. Utilisation des voitures superconfort comme voitures ordinaires pour les voyageurs sur longue distance en morte saison.

N'importe laquelle de ces options pourrait faire réaliser de très importantes économies de frais voitures/milles et, dans certains cas, des réductions du nombre de locomotives.

D.VOITURES-LITS

Avec l'exploitation de trains plus courts en vue d'économies supplémentaires, on devrait examiner la possibilité de confier à d'autres employés du train les fonctions exercées par les contrôleurs des voitures-lits. Cela pourrait entraîner des économies supplémentaires qui ne sont pas envisagées dans la proposition de fond.

II. BESOINS EN LOCOMOTIVES

A. Comparaison de morte saison

		État actuel	Proposé
Océan/Atlantique:	Montréal-Halifax	-	2
Océan:	Montréal-Halifax	2*	-
Océan/Chaleur:	Moncton-Montréal		1
	Gaspé-Montréal	1	1
Total		3*	4

* Au total, une locomotive de plus serait nécessaire pour exploiter dans un sens le service proposé, si VIA RAIL se conforme aux plans actuels. Toutefois, avec une clientèle plus nombreuse prévue pour cette année dans le service de Gaspé, il se peut qu'une locomotive supplémentaire soit nécessaire durant une bonne partie de l'hiver, soit pour l'Océan, soit pour le Chaleur. Cela rendrait comparables l'état actuel et ce qui est proposé, quant aux besoins en locomotives en morte saison.

Estimation des frais d'exploitation d'une locomotive supplémentaire:

1.5 million de dollars

B. Comparaison de la saison touristique

		État actuel	Proposé
Océan/Atlantique:	Montréal-Halifax	-	2
Océan:	Montréal-Halifax	3	-
Océan/Chaleur:	Moncton-Montréal	-	1*
	Gaspé-Montréal	1	1
Total		4	4*

* Le service pouvant compter jusqu'à 12 voitures traînées par 2 locomotives et le train Océan/Chaleur à destination de l'ouest en provenance de Moncton n'ayant pas à transporter les voyageurs de la Nouvelle-Écosse et

du sud du Nouveau-Brunswick à destination du Canada central, il ne faudrait pas plus de locomotives qu'à l'heure actuelle pour une bonne partie et peut-être pour la totalité de la haute saison.

III. DIFFÉRENCES EN MATIÈRE D'AIGUILLAGE ET DE SERVICE DES TRAINS

A. Service Océan/Chaleur

1. À l'heure actuelle, il y a en moyenne sept voitures et une locomotive de ligne du train Océan dont on fait la volte-face et le service à Moncton pour le voyage de retour à Montréal. Cette opération resterait essentiellement la même dans le service proposé, n'entraînant aucun frais supplémentaire et peut-être une légère économie attribuable au moindre nombre de voitures utilisées.

2. L'aiguillage actuel à Moncton pour attacher une locomotive et des voitures à l'Océan ou les en détacher serait remplacé par la combinaison et la séparation de l'Océan et du Chaleur à Matapédia, ce qui permettrait une économie possible de temps et de frais et aucun besoin de préposé à l'aiguillage selon ce qui s'est fait par le passé à ce point-là.

Comparaison pour l'aiguillage

Actuellement (Moncton)	70 minutes par jour, avec aiguilleur, au coût estimatif de 600 $
Proposé (Matapédia)	50 minutes par jour, sans aiguilleur, au coût estimatif de 300 $

B. Train direct

Les modèles de circulation dans le train direct et dans son équivalent en Nouvelle-Écosse font croire qu'il ne serait pas nécessaire d'ajouter d'autres voitures vers l'ouest, à Moncton. Les voitures qu'il faut pour la circulation interurbaine entre Halifax-Truro et Halifax-

Moncton-Saint-Jean suffiraient pour accueillir la circulation du sud du Nouveau-Brunswick à destination de Montréal, à mesure que la circulation interurbaine descendrait du train. Pendant une bonne partie de l'année, une voiture-lits supplémentaire et une partie d'une telle voiture qu'il faut à partir de Truro et à l'ouest de cette ville pourraient accueillir les voyageurs du sud du Nouveau-Brunswick si les modèles de voyage de 1980 se répètent. Il est proposé de prévoir ce matériel dans la composition du train direct à Halifax. Il se pourrait que ce supplément ajouté ou supprimé à Moncton permette d'autres économies, surtout en haute saison. Si on les rattache à la queue du train, cette voiture-lit ou ces voitures-lits pourraient être détachées sans aiguilleur sur les lieux, le service pourrait en être fait, de même que leur volte-face, pour qu'elles soient rattachées comme partie intégrante de l'Océan à Moncton.

IV. FRAIS SUPPLÉMENTAIRES

A. Fonctionnement des gares

Il y aurait des frais supplémentaires de gare sur l'itinéraire direct entre S.-Hyacinthe et Sussex. L'emploi possible des travailleurs à temps partiel ou à temps partagé avec le CN ou CP RAIL pourrait réduire sensiblement ces frais.

On pourrait aussi recourir à des équipes divisées en certains endroits pour retenir les coûts.

Estimation des frais supplémentaires de gare:

		Personnel	Divers
Sherbrooke	3 x $25,000	$ 75,000	
Greenville	1 x 25,000	25,000	
Fredericton-Jonction	1 x 25,000	25,000	
Saint-Jean	2 x 25,000	50,000	
Sussex	1 x 25,000	25,000	
Fredericton	1 x 25,000	25,000	
Services divers			$40,000
TOTAL		$225,000	$40,000
		$265,000 par année	

B. Amélioration des voies

La voie de l'itinéraire actuel de CP RAIL par le Maine et le sud du Nouveau-Brunswick a été améliorée continuellement depuis 1981, ainsi qu'en témoigne l'utilisation régulière de trains de marchandises à six locomotives, ce qui, en 1981, n'était permis sur cette ligne que dans des circonstances spéciales. On pourrait escompter que de telles locomotives plus lourdes comportent une part plus forte de l'entretien de la voie que ce n'était le cas en 1981 des trains à locomotives plus légères.

C. Inspections douanières

Les services actuels de la douane des États-Unis comportent des frais d'usagers pour les voituriers publics. Ces frais pour VIA RAIL pourraient effectivement être couverts par un redressement du tarif-voyageurs provenant des régions qui bénéficieraient le plus du service direct. Une augmentation marginale par rapport aux réductions de tarif prévues dans l'analyse de la proposition, page II, couvrirait le service de la douane et assurerait peut-être un personnel supplémentaire pour accélérer les inspections.

V. MODIFICATIONS DES RECETTES DÉCOULANT DE LA PROPOSITION

RÉSUMÉ: MODIFICATIONS DES RECETTES, PAR ANNÉE (millions de $)

Canada central - sud du N.-B. (Fredericton, Saint-Jean, etc.)	$1,44 de plus
Montréal-Mégantic et Saint-Jean-Moncton	,11 de plus
Circulation détournée de l'Océan et de l'autorail de correspondance	,21 de moins
AUGMENTATION NETTE DES RECETTES	$1,33

RÉSUMÉ: MODIFICATIONS DU NOMBRE DES VOYAGEURS PAYANTS, PAR ANNÉE

	1980	À l'heure actuelle
Canada central-sud du N.-B.	50,000	15,000
Montréal-Sherbrooke-Mégantic	15,000 de plus	0
Augmentation possible de la circulation (perdue suite à la suppresion du service direct)	50,000	
Augmentation possible de la circulation sur longue distance	35,000	

A. RECETTES SUPPLÉMENTAIRES

Compte tenu de la stabilité de la circulation lorsque le service direct était offert, la circulation Canada central-sud du Nouveau-Brunswick ferait voir une augmentation possible de 35,000 voyageurs par année. Le service direct précédent transportait 50,000 voyageurs venant ou partant de cette région en 1980. En supposant un rendement moyen de 9 cents le mille et un voyage de 459 milles (Montréal-Westfield Beach situé à mi-chemin entre Fredericton-Jonction et Saint-Jean), le supplément de recettes représenterait 1,44 million de dollars de 1982. Cela ne tient pas compte de ce que la majorité des voyageurs par chemin de fer entre le Canada central et les Provinces maritimes commencent ou terminent leurs voyages à l'ouest de Montréal, ce qui assure un revenu supplémentaire au réseau de VIA RAIL.

On estime que 16,000 personnes transportées entre le sud du Nouveau-Brunswick et le Canada central en 1980 ont voyagé en voitures-lits, de sorte que retrouver cette circulation qui a résisté à l'itinéraire indirect assurerait un revenu supplémentaire en sus du prix de base employé dans la formule de calcul qui précède.

La circulation Moncton-Saint-Jean et celle de Sherbrooke-Mégantic-Montréal donnerait un supplément possible de 10,000 voyageurs par année, assurant une recette moyenne de $11 par voyageur, soit au total 0,11 million de dollars de 1982. Cette somme pourrait être plus élevée, si l'on songe qu'en 1980 VIA RAIL a transporté plus de 15,000 personnes dans la région de Mégantic-Sherbrooke. La proposition susciterait un potentiel de circulation grâce au départ plus tardif vers l'ouest du train direct desservant le marché de l'autorail Sherbrooke-Montréal supprimé en 1982.

B. DIMINUTION DES RECETTES

Les voyageurs du service Canada central-sud du Nouveau-Brunswick transportés présentement par voie de la correspondance de l'autorail et de l'Océan se tourneraient vers l'itinéraire direct proposé, profitant de l'économie de temps de déplacement pouvant atteindre 7 heures. On estime cette circulation à 15,000 voyageurs par année. L'itinéraire direct équivaudrait à une réduction moyenne estimative de $14 du prix des billets et à une diminution nette des recettes de l'ordre de 0,21 million de dollars par année. Cela suppose qu'il n'y aurait pas de diminution du prix des billets à partir de Moncton et de la Nouvelle-Écosse à destination du Canada central.

C. AUGMENTATION NETTE DES RECETTES PAR RAPPORT AU NIVEAU ACTUEL

1,33 million de dollars par année

D. MODÈLES DES RECETTES PAR RAPPORT AU SERVICE DIRECT

L'observation du trafic-voyageurs qui s'est déplacé par VIA RAIL au cours d'une période de deux années centrées sur novembre 1981, mois où le service direct à destination des Provinces maritimes a été supprimé, révèle

que l'itinéraire indirect qui a été substitué n'a pas été accepté comme autre choix raisonnable. Cela s'est manifesté dans le sud du Nouveau-Brunswick où la route indirecte a équivalu à un voyage supplémentaire pouvant atteindre 354 milles, à plus d'heures de repas en train et à une durée supplémentaire de déplacement pouvant atteindre sept heures à un prix plus élevé que celui de l'itinéraire direct malgré une réduction de prix entre Fredericton et Moncton pour les voyageurs à longue distance. Le tableau qui suit fait voir que le grand facteur qui a fait diminuer le trafic-voyageurs de VIA RAIL entre le sud du Nouveau-Brunswick et le Canada central a été la suppression du service direct entre le Canada central et les Provinces maritimes par voie du sud du Nouveau-Brunswick.

DIMINUTION ESTIMATIVE DES RECETTES DE VIA RAIL À SAINT-JEAN (N.-B.) POUR L'ANNÉE QUI A SUIVI LA SUPPRESSION DU SERVICE DIRECT, PAR COMPARAISON AVEC L'ANNÉE QUI L'A PRÉCÉDÉE

Déc. 1980	déc. 1982	50 p. 100
Janv. 1981	janv. 1982	38 p. 100
Fév. 1981	fév. 1982	41 p. 100
Mars 1981	mars 1982	40 p. 100
Avr. 1981	avr. 1982	40 p. 100
Mai 1981	mai 1982	45 p. 100
Juin 1981	juin 1982	60 p. 100
Juil. 1981	juil. 1982	45 p. 100
Août 1981	août 1982	56 p. 100
Sept. 1981	sept. 1982	51 p. 100
Oct. 1981	oct. 1982	43 p. 100

Nov. 1981 - suppression du service direct

On estime que les recettes ont diminué de moitié immédiatement après la suppression du service et se sont maintenues à ce niveau moyen jusqu'à maintenant. La fraction de la circulation qui a résisté à l'emploi de l'itinéraire indirect vers le Canada central est allée de pair avec la diminution observée, ainsi qu'on l'a constaté à l'échantillonnage des prises de voyageurs à Saint-Jean (N.-B.). Il est probable que la plus grande partie de cette circulation reviendrait lorsque serait rétabli le service direct proposé car, dans une large mesure, elle ne s'est pas tournée vers d'autres modes de transport public.

Il est remarquable que les mois où la circulation est le plus dense sont ceux qui ont accusé la plus forte diminution des affaires, soit jusqu'à 60 p. 100.

VENTILATION DES DESTINATIONS DE LA CIRCULATION DE VIA RAIL PARTANT DE SAINT-JEAN (NOUVEAU-BRUNSWICK), TIRÉE DE LA PÉRIODE D'ÉCHANTILLONNAGE DE L'ÉTÉ 1983 (Révision de l'ébauche originale)

% arrondi au nombre entier le plus proche

Destination	Vend. %	Sam. %	Dim. %	Lund. %	Mard. %	Merc. %	Jeud. %	Moyenne %
Fredericton et F'ton-Jct.	I3	4	9	2	2	I3	4	7
Moncton	23	I9	I3	27	I7	24	I7	20
Est de Moncton	32	I9	42	32	32	28	2I	29
Côte nord	II	2I	I6	23	24	I5	I6	I8
Matapédia- S.-Lambert	8	4	2	0	2	0	8	3
Montréal et au-delà	I4	33	I8	I6	22	I9	33	22

Durant la semaine de l'échantillon, le nombre moyen de personnes qui ont voyagé à destination de Montréal ou au-delà a été de 12.85 par jour. Ce nombre paraît plus élevé que celui de nomb reuses semaines parce que la période d'échantillonnage comprenait les déplacements du début d'une importante longue fin de semaine. Si l'on rejette les déplacements de la

longue fin de semaine comme ne représentant pas les nombres plus normaux de voyageurs, le niveau de la circulation est bien inférieur à ce qu'il était à destination de Montréal et au-delà avant que VIA RAIL prennent le service en charge et très inférieur à celui de la période où VIA RAIL exploitait le service direct à destination des Provinces maritimes.

VI. CONSIDÉRATIONS CONNEXES

La mise en oeuvre du service direct de VIA RAIL à destination des Provinces maritimes exercerait d'autres effets sur d'autres services de VIA RAIL dans la région, au-delà de ceux qui sont considérés dans la proposition de fond. À mesure que se stabiliseraient les modèles de la circulation, il faudrait que l'on examine le service interurbain pour déterminer de quelle manière il pourrait desservir le mieux un marché changeant.

Si un autorail pouvait à ce point-là assurer le service interurbain sur le tronçon Truro-Moncton, il arriverait peut-être qu'un investissement tendant à activer cette ligne pour l'exploitation d'une voiture représente des économies supplémentaires pour VIA RAIL. Ce n'est là qu'un exemple de redressements connexes possibles qui pourraient compléter le service direct et faire réaliser de plus fortes économies de rentabilité à VIA RAIL.

MISE À JOUR DE L'ÉTUDE DES COÛTS:

Depuis que la CIRPS a préparé la proposition initiale en juin 1983 et que la présente analyse de coûts a été publiée à l'été de 1983 pour compléter la proposition, la CIRPS a modifié et amélioré sa proposition. La proposition modifiée qui a été publiée en octobre 1983 comprend certaines voitures directes de la composition de l'Océan exploitées à l'est de Moncton à destination d'Halifax en même temps que des voitures provenant

du train direct. Cette façon d'agir comporte de l'aiguillage supplémentaire à Moncton, aiguillage qui devrait coûter à peu près 200,000 $ par année. Il n'a pas été tenu compte de cette somme dans la présente analyse mais, si on l'ajoute, elle ne devrait pas modifier sensiblement l'attrait de la proposition.

APPENDIX "TC-7-B"

May 7, 1984

PARTIAL LIST OF MUNICIPALITIES, REGIONAL COUNCILS AND COMMUNITY ORGANIZATIONS WORKING WITH CIRPS IN THE EFFORT TO SEE THE VIA ATLANTIC SERVICE REINSTITUTED IN THE VERY NEAR FUTURE.

City of Saint John, N.B.
Ville de Sherbrooke
Ville de Mégantic, Québec
City of Fredericton
Town of Sussex, N.B.
Town of St. Stephen, N.B.
Town of St. Andrews, N.B.
Town of McAdam, N.B.
Town of Woodstock, N.B.
Municipalities of:
Quispamsis, N.B.
East Riverside-Kingshurst, N.B.
Cookshire, Québec
Scottown, Québec
Haut-Saint-François, Québec
Capital Regional Development Commission
Municipalité Régionale De Comté Du Granit
Corporation de Développement économique du Val St-François
Le conseil régional de développement de l'Estrie, (C.R.D.E.)
Association Touristique de l'Estrie (Eastern Townships of Quebec)
Commissariat industrial regional, Lac Megantic
Commissaire industrial Cité de Magog
La Chambre de Commerce de la Région de Richmond
McAdam Chamber of Commerce
St. Stephen Chamber of Commerce
Saint John Board of Trade
Saint John Unity Committee
Districts 19 & 20 Principal and Vice Principals' Council (Saint John area)
La Commission Scholaire Régionale de l'Estrie
Conseil Régional Loisirs de l'Estrie
Cartas Sherbrooke
Le Corporation de développement de l'Or Blanc (Asbestos, Québec)
Maine Rail Group
Fredericton Junction, N.B.
Conseil de la Culture de l'Estrie
Saint John Kiwanis
Senior Citizens Directorate, Saint John

APPENDICE «TC-7-B»

Le 7 mai 1984

LISTE PARTIELLE DES MUNICIPALITÉS, CONSEILS RÉGIONAUX ET ORGANISMES COMMUNAUTAIRES, TRAVAILLANT AVEC CIRPS EN VUE DE LA REPRISE DU SERVICE VIA ATLANTIC DANS UN AVENIR RAPPROCHÉ

City of Saint John, N.B.
Ville de Sherbrooke
Ville de Mégantic, Québec
City of Fredericton
Town of Sussex, N.B.
Town of St. Stephen, N.B.
Town of St. Andrews, N.B.
Town of McAdam, N.B.
Town of Woodstock, N.B.
Municipalities of:
Quispamsis, N.B.
East Riverside-Kingshurst, N.B.
Cookshire, Québec
Scottown, Québec
Haut-Saint-François, Québec
Capital Regional Development Commission
Municipalité Régionale De Comté Du Granit
Corporation de Développement économique du Val St-François
Le conseil régional de développement de l'Estrie, (C.R.D.E.)
Association Touristique de l'Estrie (Eastern Townships of Quebec)
Commissariat industrial regional, Lac Mégantic
Commissaire industrial Cité de Magog
La Chambre de Commerce de la Région de Richmond
McAdam Chamber of Commerce
St. Stephen Chamber of Commerce
Saint John Board of Trade
Saint John Unity Committee
Districts 19 & 20 Principal and Vice Principals' Council (Saint John area)
La Commission Scolaire Régionale de l'Estrie
Conseil Régional Loisirs de l'Estrie
Cartas Sherbrooke
Le Corporation de développement de l'Or Blanc (Asbestos, Québec)
Maine Rail Group
Fredericton Junction, N.B.
Conseil de la Culture de l'Estrie
Saint John Kiwanis
Senior Citizens Directorate, Saint John

APPENDIX "TC-7-C"

Montreal, Que.
Tuesday, March 27, 1984

Mr. André Reny
Clerk, Senate Committee
on Transport and Communications
Senate of Canada
Room 310
Victoria Building
140 Wellington St.
Ottawa, Ont.

Dear sir:

Enclosed, please find a brief on the activities of Via Rail Canada. This brief is in response to the invitation extended by the Senate Committee on transport and Communications to all Canadians interested in present and future rail passenger service.

I had to contact your office by telephone to determine the specific committee which extended this public invitation through the newspapers. I wish to point out that I received courteous and efficient service from your staff in the official language of my choice.

Yours very truly,

Pierre Lachapelle
Member of Transport 2000 Quebec
10720 Avenue du Sacré-Cœur
Montreal, Que.
H2C 2T3

Montreal, Que.
Tuesday, March 27, 1984

Senate Committee on
Transport and Communications
Senate of Canada
Ottawa, Ont.

Ladies and Gentlemen of the Senate:

This is in response to the public notice that appeared in major newspapers across the country, inviting Canadians to submit their opinions on the activities of the VIA Rail company.

To ask a passenger concerned with the issue of passenger transportation in Canada to comment on VIA Rail is to ask him to address the high interesting but also exasperating issue of rail passenger service in Canada. Attached please find my opinions on the subject, based on many trips using VIA Rail and other carriers. My personal interest in the transportation field goes back to my days in primary school.

Before you read my comments, I would like to make certain points which I feel are important in this debate.

ANNEXE «TC-7-C»

Montréal, Québec
Mardi 27 mars 1984

Monsieur André Reny
Greffier du comité sénatorial
des transports et des communications
Sénat canadien
Pièce 310
Edifice Victoria
140 rue Wellington
Ottawa
Ontario

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint le mémoire que j'ai rédigé sur les activités de la société ferroviaire VIA rail Canada. Je réponds ainsi à l'invitation lancée par le Comité sénatorial des transports et des communications, à tous les Canadiens intéressés par le présent et l'avenir des services ferroviaires passagers.

J'ai dû communiquer avec votre bureau par téléphone, pour retracer avec exactitude le comité qui avait fait publier dans les journeaux cette invitation publique. Je tiens à souligner que votre personnel m'a servi avec efficacité et courtoisie, dans la langue officielle de mon choix.

Bien à vous,

Pierre Lachappelle
Membre de Transport 2000 Québec
10720 avenue du Sacré-Cœur
Montréal
Québec
H2C 2T3

Montréal, Québec
Mardi 27 mars 1984

Aux membres
du Comité sénatorial des transports
et des communications
Sénat canadien
Ottawa, Ontario

Mesdames et Messieurs membres du Sénat,

C'est avec empressement que je réponds à l'avis public paru dans les grands quotidiens du pays, invitant les citoyennes et les citoyens à s'exprimer sur les activités de la société VIA rail.

S'exprimer sur VIA rail quand on est un passager préoccupé par la question du transport des personnes au Canada, c'est aborder la question à la fois fort intéressante, mais aussi désolante des chemins de fer passagers au pays. Vous trouverez ci-joint mon opinion sur le aujet. Elle est le fruit de nombreux voyages effectués avec VIA et avec d'autres transporteurs, et elle découle d'un intérêt et d'une curiosité envers les transports, que je possède depuis l'âge de mes premiers travaux de recherche à l'école élémentaire.

Avant que vous ne preniez connaissance de ce texte que je présente comme un bilan, je désire insister sur certains points qui m'apparaissent essentiels dans ce débat.

With respect to rail passenger transportation, as long as our elected representatives and the management of CN, CP and VIA Rail fail to provide reliable equipment and personnel as well as commercially attractive speeds, we will continue to go around in circles and the four players mentioned above will continue to make fools of themselves.

With respect to the reequipment of railway cars in Canada, the last two initiatives, the introduction of the Turbo Train by Canadian National in 1967 and the LRC by VIA Rail in 1981, although commendable, failed for specific reasons. This judgment may seem hasty in the case of the LRC but the equipment manufactured by a Canadian consortium (Alcan, Bombardier MLW and Dofasco) has experienced so many technical problems and breakdowns that it seems destined to meet the same sad fate as the Turbo. It should be noted that VIA Rail is not the only national railway to have suffered disappointments with this type of technology. The magazine "Modern Railways", in its February issue (Vol. 41, No. 425, 1984), mentions equally challenging technical difficulties faced by the Norwegian State Railway.

What strikes me about Canadian designers of railway equipment is their "mania" for designing trains in which a number of cars are placed between two locomotives providing the traction. One can also wonder about public administrators who make the decision to buy this type of equipment and then reorder it 14 years later. This type of equipment is not used in the United States. In Europe, except for the French TGV, the railway companies reequip passenger cars and traction equipment periodically and they seem to be managing well.

In our country, because of the indifference of our elected representatives and the strictly pro-highway and pro-airport policies of the past 30 years, VIA Rail inherited cars (which some would call a poisoned gift) from CN and CP, which date back to the days when we were truly blind in the area of passenger transportation and resource management: I am referring to public finance, national economy, labour force, energy and environment.

The responsibility of CN and CP for the present stagnation of rail passenger service in Canada is not emphasized enough. Although these railway companies have ceased to provide rail passenger service, they are still much involved in this activity. It is their mechanics, conductors and brakemen who operate VIA trains on their tracks and between stations which still belong to them. Track maintenance, which leaves much to be desired in the context of passenger service, remains their responsibility. The railways give priority to freight transportation without any apparent consideration for passenger service. We could certainly find wide support for the idea that VIA Rail should own its own tracks in the Quebec-Windsor corridor. Greater speeds and priority for passenger trains are absolutely essential for the revival of this mode of transportation in the corridor as well as in the regions. Before this "Polyeconomy" game continues any further, certain rules must be rewritten and both CN and CP must agree to play fairly.

En matière de transport ferroviaire des personnes, tant que les élus du peuple et les administrateurs du CN, du CP et de VIA n'auront pas franchement décidé de garantir la fiabilité de l'équipement et du personnel ainsi que des vitesses commerciales élevées, nous continuerons de tourner en rond et les quatre acteurs nommés ci-haut continueront de se couvrir de ridicule.

En matière de renouvellement du parc de voitures de chemin de fer au Canada, les deux dernières initiatives ont été l'avènement du Turbo du Canadian National en 1967, et le LRC de VIA rail en 1981. Pour des raisons bien précises ces deux initiatives louables ont été des échecs. Le jugement peut apparaître sommaire dans le cas du LRC, mais cet équipement produit par un consortium canadien (Alcan, Bombardier MLW et Dofasco) a connu tellement d'ennuis techniques et d'avaries, qu'il semble malheureusement voué au même sort que le Turbo. Je veux cependant souligner que VIA rail n'est pas la seule compagnie nationale de chemins de fer à connaître des déboires avec ce genre de technologie. Le magazine «Modern Railways» de février (Vol. 41 No 425 1984) évoquait dans ses pages, les difficultés non moins insurmontables que rencontrent les chemins de fer de Norvège.

Ce qui me frappe chez les concepteurs canadiens de matériel ferroviaire, c'est cette «manie» de concevoir des trains complets, composés d'un certain nombre de voitures comprises ou attelées entre deux lcomotives qui assurent la traction. On pourrait aussi s'interroger sur les administrateurs publics qui décident d'acheter ce genre d'équipement, et qui en redemandent 14 ans après. On ne voit pas ce genre d'équipements aux États-Unis. En Europe, sauf le TGV français, les sociétés ferroviaires, qui semblent se tirer d'affaire en matière d'exploitation, renouvellent périodiquement les voitures de passagers et le matériel de traction.

Dans notre pays, à cause de l'indifférence des députés à la Chambre des Communes et de politiques étroitement pro-routières et proaéroportuaires, qui ont dominé depuis 30 ans, VIA rail a hérité de voitures, certains diraient d'un cadeau empoisonné du CN et du CP, qui ont l'âge de notre cécité en matière de transport des personnes et de gestion des ressources: j'entends finance publique, économie nationale, main d'œuvre, énergie et environnement.

Dans ce marasme où sont embourbés nos services ferroviaires passagers, on ne met pas assez en lumière les responsabilités du CN et du CP. Bien que ces sociétés ferroviaires ont été dégagées de la responsabilité d'exploiter les trains de passagers, elles y sont toujours étroitement liées. Ce sont leurs mécaniciens, leurs conducteurs et leur serre-freins qui assurent la marche des convois de VIA, sur leurs voies, entre des gares qui leurs appartiennent encore. L'entretien des voies, qui laisse tellement è désirer pour les trains de voyageurs, demeure leur responsabilité. La priorité accordée aux trains de marchandises c'est d'eux qu'elle émane, sans partage apparent avec les services passagers. On peut certainement tomber d'accord pour souhaiter que VIA rail possède ses propres rails dans le corridor Québec-Windsor. Il n'en demeure pas moins que l'accès à de plus grandes vitesses et la priorité aux trains de passagers sont absolument nécessaires au regain de ce mode de transport, autant dans le corridor que dans les régions. Avant que cette partie de «Polyéconomie» continue, il faut que certai-

I will not go any further in this preamble and invite you to read the comments which follow in the main document.

Thank you for your interest in the issue of rail passenger transportation.

Yours very truly,

Pierre Lachapelle
Member of Transport 2000 Quebec
10720 Avenue du Sacré-Cœur
Montreal
County Saint-Michel
Quebec
H2C 2T3

WITHDRAWAL OF 50 LRC CARS BY VIA RAIL: STATUS AND FUTURE OF RAIL PASSENGER SERVICE

by
Pierre Lachapelle
Member of Transport 2000 Quebec

DECEMBER 27, 1983

The recall of 50 VIA Rail LRC cars (Lignt, Rapid and Comfortable passenger cars) by Bombardier because of a defect in the axle roller bearings was reported by Jules Richer in Le DEVOIR, Wednesday, December 14.

As a user of VIA Rail, I am relieved by this decision but shocked that thousands of passengers were exposed to such risk on a daily basis on VIA's LRC service during the period before the announcement. Is the recall of these 50 LRC cars an isolated incident or is it a statement on the condition of rail passenger service which seems to operate in a confused and nondirectional manner without any clear definition in law of the mandate and resources of VIA Rail?

With the introduction of this rail equipment, which was to revitalize intercity rail passenger transportation in Canada, Bombardier relied on a special bogie design. These bogies were equipped with an automatic tilt mechanism which enables the train to negotiate curves at high speed, i.e. 40p. 100 faster than conventional trains, without affecting passenger comfort. The improved bogie suspension also compensates for the poor condition of the tracks and improves the smoothness of the ride. These two features are very important considering the run-down condition of railroad tracks in our country.

The heavy freight trains which are essential to CN and CP's business, damage the tracks to the prejudice of the comfort and safety of VIA passengers. Despite statements by CN and CP, there has been a reduction in maintenance crews in the past 20 years while the length of track to be maintained has

nes règles soient réécrites et que les sociétés CN et CP soient bons joueurs.

J'arrête ici ce préambule, et vous invite è prendre connaissance des commentaires qui suivent dans le document principal.

Je vous remercie sincèrement de l'intérêt soutenu que vous manifestez envers le transport des personnes par rail.

Bien è vous

Pierre Lachappelle
Membre de Transport 2000 Québec
10720 avenue du Sacré-Cœur
Montréal
Comté de Saint-Michel
Québec
H2C 2T3

LE RETRAIT DES 50 VOITURES LRC DE LA VIA RAIL: BILAN ET PERSPECTIVES DES SERVICES FERROVIAIRES PASSAGERS

Par
Pierre Lachappelle
Membre de Transport 2000 Québec

LE 27 DÉCEMBRE 1983

Sous la plume de Jules Richer, le DEVOIR annonçait dans son édition du mercredi 14 décembre, le rappel par la Société Bombardier de 50 voitures LRC (wagon de passagers du train léger, rapide et confortable) appartenant à VIA rail, à cause d'un vice de fonctionnement des roulements à rouleaux, dont son munis les essieux de ces voitures.

En tant que passager de VIA rail je suis rassuré par cette décision, mais elle me laisse incrédule sur la période qui a précédé, et pendant laquelle VIA transportait quotidiennement des milliers de passagers à bord des trains LRC. Les clients de VIA rail voyageaient-ils à leurs risques et périls? Le rappel de ces 50 voitures LRC n'est-il qu'un incident, ou représente-t-il l'état des chemins de fer passagers, qui semblent dotés d'une exploitation échevelée, et d'un statut d'orphelin, puisqu'aucune loi du parlement fédéral ne définit noir sur blanc, le mandat et les moyens de VIA rail?

En lançant ce matériel ferroviaire, qui devait contribuer au renouveau du transport passager interurbain par rail au Canada, Bombardier misait sur la conception spéciale des boggies. Ces derniers sont dotés d'un mécanisme automatique d'inclinaison, qui permet au train de négocier les virages à haute vitesse, soit 40p. 100 plus rapide qu'un train conventionnel, sans compromettre le confort des passagers. La suspension améliorée des boggies permet aussi de compenser le mauvais état des voies ferrées, et améliore d'autant la douceur du voyage. Ces deux caractéristiques sont de première importance dans notre pays, où les voies ferrées sont dans un piètre état.

Le poids élevé des wagons de marchandise, qui assure le succès commercial du CN et du CP, endommage l'ajustement des voies et compromet le confort et la sécurité des passagers des trains de VIA. Quoi qu'en disent le CN et le CP, depuis 20 ans on diminue les équipes d'entretien, tout en augmentant le

increased and there has been no corresponding adjustment in the construction of the ballast and track.

In order to succeed in the Canadian market under these extremely difficult conditions, manufacturers of railsway equipment have no choice but to explore tilt-body technology, as was done in England and the United States. However, except for the French TGV which is the result of 10 years of research and experimentation aimed at improving the Paris-Southeast service, the European railway companies periodically renew their locomotives and passenger cars. It is in Europe that many Canadians discover the railroad. Since 1976, the European railway companies have often used SNCF's CORAIL cars (Comfort on RAIL) which have rarely disappointed their customers.

Many good things were said about the equipment with which the Bombardier name is closely associated, and the public in general had high expectations. The mechanical problems with the axles of LRC cars are not attributable to Bombardier alone. There were other participants in the production of this train. The Dofasco company was responsible for the bogies which include the faulty axles, Alcan provided the expertise for the car frame and body, and Bombardier was responsible for the locomotives through MLW (Montreal Locomotive Works) and for the final assembly. Users of public transportation are wondering whether we still have expertise in the manufacture of railway cars 30 years after the last were made in Canada. Can the LRC trains delivered to VIA Rail after the requested modifications, give the same performance as the LRC train tested in Colorado by the United States Department of Transport in the presence of Bombardier engineers?

We must remember that the purchase of LRC trains, strongly recommended to VIA by the federal Cabinet, was done in the absence of the competitive tendering process. One wonders whether our federal MPs are more interested in sustaining capital and employment, as the relationship with Bombardier seems to indicate, that in getting out of the rail passenger mess once and for all. We are not indifferent to the economic situation and to people deprived of work but would like to reiterate that our elected representatives should, without further delay, adopt appropriate legislation to define the objectives and resources of VIA in the provision of rail passenger service in Canada.

Then, with the same prompt concern shown in rescuing the automobile manufacturers who failed to recognize market changes, our federal MPs should put railway manufacturers to work in Canada, especially since the majority of them are Canadian companies. Provided the equipment leaving the assembly lines meets specifications and is reliable, it could easily end up in VIA's inventory.

By working to improve rail passenger service in Canada, our elected representatives would contribute to the successful implementation of policies put forward in the past few years. An increased conversion from automobile use to train use would

kilométrage de voie à maintenir en état, et cela sans adapter la construction du ballast et de la voie.

Dans ces conditions extrêmement difficiles, un constructeur de matériel ferroviaire n'a d'autre choix pour réussir sur le marché canadien, que d'explorer la technologie des trains à mécanisme d'inclinaison automatique, comme cela s'est fait en Angleterre et aux États-Unis. Cependant, sur le continent européen, mis à part le TGV français qui est le fruit de 10 ans de recherches et d'expérimentations visant à améliorer la desserte Paris Sud-Ouest, les sociétés ferroviaires rajeunissent périodiquement leurs équipements de traction (locomotives) et leurs voitures de passagers. C'est en Europe que beaucoup de Canadiens découvrent les chemins de fer; depuis 1976 ils utilisent souvent les voitures CORAIL de la SNCF (confort sur rail), qui ont rarement fait faux bond à leurs clients.

On a dit beaucoup de bien de cet équipement auquel le nom de Bombardier est étroitement lié, et le public en général s'attendait à ce que ce nouveau train remplisse ses promesses. Les difficultés mécaniques qui surviennent aux essieux des voitures du LRC, doivent nous rappeler qu'il y a eu plus d'un participant d'impliqués dans la réalisation de ce train. La compagnie Dofasco s'est chargée des boggies dont font partie les fameux essieux, Alcan a fourni une expertise pour le châssis et la caisse des voitures, Bombardier s'est chargée des locomotives grâce à MLW (Montreal Locomotivve Works) et s'est occupée d'assembler le tout. Dans le milieu des usagers des transports publics, on se pose des questions: 30 ans après la fabrication des dernières voitures de chemin de fer au Canada, existe-t-il toujours un savoir-faire dans ce domaine au pays? Les trains LRC dont la société VIA rail a pris livraison, modifiés selon ses demandes, peuvent-ils donner le même rendement que le train LRC testé au Colorado en présence des ingénieurs de Bombardier, par les autorités du ministère fédéral des Transports des États-Unis?

Rappelons-nous qu'aucun appel d'offre n'a précédé l'achat des trains LRC, fortement recommandé à VIA rail par le cabinet fédéral. On peut se demander si nos députés fédéraux sont plus intéressés à soutenir le capital et l'emploi, comme semble l'illustrer la relation avec la compagnie Bombardier, ou à sortir une fois pour toutes les chemins de fer passagers de leur bourbier? Loin d'être indifférents devant la situation économique et aux personnes privées de travail, nous voulons répéter ici une fois de plus, que nos députés devraient se hâter de concevoir et d'adopter une loi, qui établisse devant le Parlement fédéral, les objectifs et les moyens nécessaires pour que VIA garantisse les services passagers par rail au Canada.

Ensuite, avec le même empressement dont le gouvernement fédéral a fait preuve pour secourir des constructeurs automobiles, qui n'avaient pas voulu reconnaître les changements de leur marché, les députés fédéraux devraient mettre au travail les manufacturiers de matériel ferroviaire établis chez nous, et dont la majorité sont des entreprises canadiennes. A condition que le matériel qui quitte les lignes de montage soit au point et très fiable, cet équipement pourra facilement trouver place dans le parc de voitures décimé de VIA.

Nos représentants à la Chambre des communes, en travaillant à l'amélioration des services passagers ferroviaires au pays, contribueraient du même coup à la réalisation de politiques qu'ils ont mises de l'avant ces dernières années. Un

reduce fuel consumption and oil imports which are a heavy burden on our balance of trade. A reduction in the use of automobiles would also reduce acid rain which has a negative impact on the environment and, indirectly, on the tourist industry. A decrease in traffic on major highways would proportionally reduce provincial hospital costs and the cost of police surveillance.

Has the LRC train met expectations? Regular users of VIA rail known very well by now that the automatic tilt mechanism of the LRC cars has not been functioning for several months and is not expected to do so for an indefinite period. The executives of our national railway are careful not to inform their customers and the public of this problem or to advise whether or not research is under way to remedy the problem. Upon receiving the first complete train in July 1981, VIA management decided to run the equiment in which passengers on board. This rash decision, followed by a string of technical incidents, the last of which was the recall of 50 LRC cars owned by VIA, indicates an undeniable lack of competence. Since one can survive ridicule, VIA Rail does not hesitate to transport its passengers by bus! It has no choice; since the "therapeutic" cuts of 1981, it has prematurely scrapped cars which might otherwise still be in service.

How do Mr. Franche and those who occupy the plush offices on McGill College Avenue expect to ease automobile users into the seats of passenger trains under these conditions? After a brilliant stint at the National Harbours Board and a few months as president, Mr. Franche has performed the duties of booking clerk and train conductor to get a feel for the base of his pyramid. What did he learn? Mr. Franche reported that people smile when they are greeted. We would have preferred no comment from him.

Mr. Franche has a few opinions on railroads. For example, night trains (Montreal-Halifax, Montreal-Toronto, Montreal-Vancouver) are outdated, although highly utilized, and it is no longer the responsibility of a railway company to provide sleeping accomodations. Also, Mr. Franche does not hide his belief that there is no hope for railway service outside the corridor, i.e. the line which connects Windsor to Quebec City via Toronto and Montreal.

I fail to see how Mr. Franche intends to create a river without streams. The Montreal-Chicoutimi connection, for example, which was reduced from seven- to three-day service in 1981, takes nine hours. With the goodwill and honest cooperation of Canadian National, VIA Rail could bring the Chicoutimi area population of 115,000 to within seven hours of Montreal. Similarly, if VIA agreed to reinstate the "Atlantic" run which connected Montreal to the Maritimes up to 1981, the 80,000 residents of Sherbrooke would regain a railway service capable of bringing them to Montreal in two hours or less.

transfert accru des utilisateurs de l'automobile vers le train diminuerait la consommation et les importations de pétrole, qui pèsent lourd dans notre balance commerciale. Une diminution de l'usage de l'automobile individuelle réduirait les pluies acides néfastes pour l'environnement et indirectement pour l'industrie touristique. Une baisse de la circulation sur les grands axes routiers soulagerait en proportion les provinces de frais hospitaliers, et de surveillance policière que ce réseau exige.

Le train LRC tient-il ses promesses? Les voyageurs habituels de VIA rail savent bien maintenant, que l'inclinaison automatique des voitures LRC ne fonctionne plus depuis plusieurs mois, et ce pour une période indéterminée. Les dirigeants de notre société ferroviaire nationale se gardent bien d'informer leur clientèle et le public de ce méfait, et de préciser si des recherches sont en cours pour le remettre en opération. Lors de la réception du premier train complet en juillet 1981, les administrateurs de VIA avaient décidé que le rodage de cet équipement s'effectuerait avec des passagers à bord. Cette décision téméraire, suivie d'un chapelet d'incidents techniques divers, dont le dernier en date est le rappel des 50 voitures LRC que possède VIA, dénote à n'en point douter d'une certaine incompétence. Et comme le ridicule ne tue plus, VIA n'hésite pas à transporter ces passagers en autobus! Elle n'a guère d'autres choix, puisque depuis les coupures «thérapeutiques» de 1981, elle s'est empressée d'acheminer aux rebuts, des voitures qui auraient pu encore servir.

Comment M. Franche, et les occupants des bureaux feutrés de l'avenue McGill College, espèrent-ils faire glisser les utilisateurs de l'automobile aux fauteuils des trains de passagers dans ces conditions? Après un brillant séjour au Conseil des ports nationaux, et quelques mois consacrés à ses nouvelles responsabilités de président, M. Franche a accompli tour à tour les tâches de guichetier et de conducteur de train, question de sentir la base de sa pyramide. Quel enseignement en a-t-il retenu? M. Franche aurait répondu que les gens sourient quand on leur dit bonjour. Décidément, on aurait aimé mieux ne rien entendre.

On sait cependant que M. Franche a quelques idées sur les chemins de fer. Par exemple, que les trains de nuit (Montréal-Halifax, Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto, Montréal-Vancouver) sont révolus bien que fortement utilisés, et que ce n'est plus le travail d'une compagnie ferroviaire de faire dormir le monde. M. Franche ne se cache pas pour dire aussi, qu'en dehors du corridor il n'y a point de salut. Le corridor, c'est la ligne qui relie Windsor à Québec en passant par Toronto-Montréal.

Alors je ne comprends pas comment M. Franche va s'y prendre pour créer un fleuve sans ruisseau? La liaison Montréal-Chicoutimi, par exemple, réduite de sept à trois jours de service sur sept depuis 1981, exige neuf heures de voyage. Avec de la bonne volonté mais surtout la collaboration franche du Canadien National, VIA rail pourrait mettre ce bassin de population de 115,000 âmes à sept heures de Montréal. De même, si VIA acquiesçait au rétablissement de l'«Atlantique», qui reliait Montréal aux Maritimes jusqu'en 1981, les 80,000 citoyens de Sherbrooke retrouveraient un service ferroviaire capable de les amener à Montréal en deux heures ou moins.

When users of public transportation and consumer associations defend the cause of intercity transportation and the importance of the railroad, they are not thinking of coal, steam or a Montreal-Toronto TGV. They know very well that one cannot put a train on the right track as simply as winding up a toy train. They think about the reliability of equipment and personnel, they think about increased speed, and they think about astute marketing on the scale practiced by the automobile manufacturers, to bring back the railroad as a viable transportation alternative for the general public.

If Mr. Franche and his colleagues have not addressed these considerations in their work plan, I fail to see how they can completely reestablish the rail passenger system which was derailed by the former Minister of Transport with the consent of the federal Cabinet. The ball is now in the park of the politicians, manufacturers and operators. Unless they want to become the corners of a new kind of "Bermuda Triangle" and assume responsibility for the consequences, these players had better put their shoulder to the wheel to put the rail passenger service back on the track of success.

Quand les utilisateurs des transports publics, membres d'association de consommateurs, défendent le dossier du transport interurbain et la place que doit y mériter le chemin de fer, ces personnes ne parlent pas de charbon, de vapeur, ou d'un TGV Montréal-New-York. Il savent fort bien qu'on ne met pas un train sur la bonne voie, comme on remonte le ressort d'un train jouet. Ils pensent à la fiabilité de l'équipement et du personnel, ils pensent à l'augmentation de la vitesse commerciale et ils pensent à un marketing déluré, aussi important en proportion que celui que les compagnies automobiles s'offrent, afin de remettre dans le «champ de vision» de la collectivité, ce mode de transport doté d'un potentiel élevé et respectueux de cadre de vie.

Si M. Franche et ses collaborateurs n'ont pas intégré ces données dans leur plan de travail, je vois mal comment ils pourront complètement rétablir le système ferroviaire passager, que l'ex-ministre des Transports a complètement détraqué avec l'assentiment du cabinet fédéral. La balle est maintenant dans le camp qui réunit politiciens, manufacturiers et exploitants. A moins de vouloir devenir les sommets d'un nouveau «triangle des Bermudes», et d'en assumer toutes les conséquences, ces joueurs sont mieux de mettre l'épaule à la roue afin de remettre sur la voie du progrès le service ferroviaire passager.

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

WITNESSES—TÉMOINS

From Travel Industry Association of Alberta:

Mr. Walter Urguhart, President;

Mr. Douglas McPhee, Transportation Jasper Chamber of Commerce;

Mr. Fred McMullan, Policy Analyst, Government of Alberta.

From Coalition for improved rail passenger service:

Mr. J. D. Devine, Principal Spokesman;

Mr. D. Fitzpatrick, Spokesman;

Mr. J. Cook, Spokesman;

Mr. Ralph Annis, mayor village of McAdams.

De «Travel Industry Association of Alberta»:

M. Walter Urguhart, président;

M. Douglas McPhee, transport de la Chambre de commerce de Jasper;

M. Fred McMullan, responsable de la politique du transport, gouvernement de l'Alberta.

De «Coalition for improved rail passenger service»:

M. J. D. Devine, représentant principal;

M. D. Fitzpatrick, représentant;

M. J. Cook, représentant;

M. Ralph Annis, maire du village de McAdams.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 15, 1984

Issue No. 8

Eighth Proceedings on:

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
Trente deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 15 mai 1984

Fascicule nº 8

Huitième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 MAI 1984
(25)

(*Texte*)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 13 h 41, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Muir, Riley et Stollery. (5)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Tremblay.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

De fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:

MM. K. Cameron, président du local 335;

G. Cheltenham, président;

A. Ramesa, ancien garde du syndicat.

De la Chambre de Commerce de St-Jérôme:

M. Claude Ducharme, directeur général, conseil régional de développement des Laurentides.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui font une présentation et répondent aux questions.

L'honorable sénateur Stollery propose,—QUE l'annexe du mémoire de fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers soit imprimé en annexe au procès-verbal de ce jour (*Annexe TC-8-A*).

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE les 12 annexes de la Chambre de commerce de St-Jérôme soient identifiés comme *pièce justificative n° E-8-1* et fassent partie du procès-verbal de ce comité.

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Muir propose,—QUE le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion mise aux voix est adoptée.

A 16 h 00, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 15, 1984
(25)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:41 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Muir, Riley and Stollery. (5)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Tremblay.

In Attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

From the Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:

Messrs. K. Cameron, Chairman, Local 335;

G. Cheltenham, President;

A. Ramesa, former Union Guard.

From the Chamber of Commerce of St-Jérôme:

Mr. Claude Ducharme, Director General, Regional Development Council of the Laurentides.

Pursuant to its Order of Reference dated January 19, 1984, the Committee resumed its study of the national passenger rail services provided by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses who made an opening statement and answered questions.

The Honourable Senator Stollery moved,—THAT the appendix to the brief of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings. (*Appendix TC-8-A*).

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT the 12 appendices to the brief of the Chamber of Commerce of St-Jérôme be identified as *Exhibit No. E-8-1* and included in the Minutes of Proceedings of the Committee.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Muir moved,—THAT the Committee adjourn to the call of the Chair.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 15, 1984

[*Texte*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1.30 p.m., to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have with us today the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers. Mr. Cameron is Chairman of Local 335 and with him is Mr. Cheltenham, President, and Mr. Ramesa, a former union guard. We will open the meeting with Mr. Cameron, who has an opening statement.

Mr. Ken Cameron, Chairman, Local 335, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers: Honourable senators, let me introduce myself. I am the local chairman of VIA Quebec on-train employees. I am a fifth generation railroader. The first Cameron was a section foreman around Smiths Falls in the days when the engines burned wood for fuel. My brother is in inter-modal freight. My father is in the hump yard. In fact, the Cameron family has over 500 years of seniority. So, gentlemen, if you detect a rail bias you will understand why.

It is a pleasure to present a brief to this Senate committee on behalf of the workers who run much of Canada's passenger rail service. The members of the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers' Union provide the on-board crews for VIA Rail, as well as the station staffs, ticket examiners and baggage attendants. Collectively, we are the people who serve you, the public, when you travel by rail.

It follows that our members have a great investment in the future of the passenger railway service in this country. Our livelihood is at stake. If the passenger railway were to continue to decline, we would be out of our jobs. If the passenger service is modernized and prospers, we can all look forward to a bright future. My local, number 335, provides the front-line, on-train service crews for every train in the corridor from Toronto to Ottawa and Quebec City, as well as remote and regional trains. We are the sleeping-car conductors and porters, the service managers and stewards, the cooks and waiters. We serve you drinks and meals, shine your shoes, put you to bed at night and call you in the morning. My union has been representing railway employees in these occupations for more than 60 years. As well, our function in VIA as on-board service employees is a part of, to quote our president, Mr. Franche, "the single train service function for which VIA is totally responsible." So you can see that we have a great stake in the future of the passenger railway. We also know how customers feel and how customers react as train passengers and we believe we have a contribution to make here.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 15 mai 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 30 pour étudier le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons avec nous aujourd'hui des représentants de la Fraternité canadienne des cheminots, employé des transports et autres ouvriers. M. Cameron est président de la Section 335. Il est accompagné de MM. Cheltenham, président, et Ramesa, un ancien gardien syndiqué. M. Cameron ouvrira la séance en faisant une déclaration préliminaire.

M. Ken Cameron, président, section 335, fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers: Permettez-moi de me présenter. Je suis le président local des cheminots de VIA Québec. Je viens d'une famille où il y a des cheminots depuis cinq générations. Le premier Cameron était contremaître de section dans la région de Smith Falls, à l'époque où les locomotives étaient alimentées au bois. Mon frère est dans le fret intermodal. Mon père travaille à la ferraille. La famille Cameron a plus de 500 années d'ancienneté. Alors, messieurs, si vous trouvez en moi un préjugé favorable au rail, vous comprendrez pourquoi.

Il me fait plaisir de présenter à ce Comité sénatorial un mémoire au nom des travailleurs qui assurent une grande partie du service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada. Les membres de la Fraternité canadienne des cheminots, des employés des transports et autres ouvriers forment les équipes de service sur les trains de VIA Rail, et fournissent également le personnel de gare, les contrôleurs de billets et préposés aux bagages. Nous sommes ceux qui collectivement servent le public voyageant par rail.

Pour nos membres l'avenir du service de transport ferroviaire de voyageurs au Canada est d'une importance capitale; c'est leur gagne-pain qui est en jeu. Si ce mode de transport devait continuer à dépérir, nous nous retrouverions sans travail. Mais s'il est modernisé et qu'il prospère, notre avenir est assuré. Ma section, la 335, comprend tout le personnel de service de première ligne sur tous les trains voyageant dans le couloir Toronto-Québec en passant par Ottawa, ainsi que sur les trains éloignés et régionaux. On trouve parmi eux les chefs de wagons-couchettes et les porteurs, les chargés de service et stewards, les cuisiniers et garçons de table. Ce sont eux qui vous servent boissons et repas, qui cirent vos souliers, vous installent pour la nuit et vous réveillent le matin. Mon syndicat représente ce genre de cheminots depuis plus de 60 ans. Nous avons aussi comme fonction en qualité d'employés de service à bord, pour reprendre les mots de notre président M. Franche: «D'assurer sur les trains à wagon unique les services dont l'entière responsabilité revient à VIA». Vous voyez donc que l'avenir du service de transport ferroviaire de voyageurs au Canada comporte un formidable enjeu pour nous. Nous savons aussi ce que pensent les clients et comment ils réagissent en

[*Text*]

The modernization of VIA and the service it delivers is of vital interest to my members on at least two counts. On job security and improvements in working conditions depend on modernization. Without modernization I fear our job security will rapidly diminish. We could not expect to maintain, let alone improve, our working conditions. A passenger railway system that cannot demonstrate that it is economic and efficient to its shareholders, the public of Canada, is not going to prove to be a good employer for us for long.

Therefore, we support the notion of a "bottom-line" approach at VIA, for it will demonstrate good management and proper use of public funds which will give the company credibility. We are not expecting that all VIA's services can become profitable but if the public sees that they are properly managed that is one sort of "bottom-line". If our services are used in a manner which makes for good service to customers, as well as productivity, it will contribute to VIA's bottom-line and its credibility. With good service and credibility it will be much easier, we believe, to persuade the government and the public that modernization of passanger rail in this country is a sensible public investment which will pay dividends, if not always in cash, at least in other important ways such as customer satisfaction from a job well done.

It is well known that many of the necessary improvements will take time to put into place. You cannot conjure up new equipment with a snap of the fingers, even if funds are available. So one has to ask: "What improvements can be made in the short-term to provide a better service and capture more customers?" Let me give you some snapshots of improvements that can be made at one and that would not be costly. The first one is second stops. In some part of the system our trains are so positioned to the platform that sleeping-car passengers, who have paid extra, have to board at the front of the train and walk, with their luggage, through several coaches to reach their cars. On occasion this approach means that they are detrained in deep snow, rather than at the platform. It seems very simple to me to advance the train after the first boarding of the coach passengers so that the sleeping cars are then opposite the platform. Reasons for this could be tight scheduling, the levying of extra charges or, from our observations, possibly a somewhat cavalier attitude on the part of some train crews. Members of the committees may think that this is a very small point to put before them, but it is a matter of customer service and, as a service business, the passanger railway should be thinking about these things.

It seems to me that my members and VIA have to face the fact that re-equipment will be some time in coming and, in the meantime, we both have to think of ways of pleasing the custmer better with the equipment we have now. At the same time, in this re-equipment process, we trust we will be consulted and have an input into those aspects of design which affect the way we work and serve customers. I mean, not only the unionized employees, but all of us at VIA. One way we hope to do more

[*Traduction*]

tant que voyageurs dans un train et nous estimons avoir une contribution à faire dans ce domaine.

La modernisation de VIA et de son service est d'une importance capitale pour mes membres pour deux raisons au moins: notre sécurité d'emploi et l'amélioration de nos conditions de travail dépendent. Si, VIA ne se modernise pas, je crains fort que nous perdions vite notre sécurité d'emploi. Et nous ne pourrions alors nous attendre à maintenir, sinon améliorer, nos conditions de travail. Un service ferroviaire de voyageurs qui ne peut démontrer aux actionnaires—le public canadien—qu'il est rentable et efficace ne restera pas longtemps un très bon employeur pour nous.

Nous sommes par conséquent favorables à un examen serré du résultat net à VIA, car cela démontrera une saine gestion et utilisation des fonds publics, ce qui est excellent pour la crédibilité de l'entreprise. Nous ne nous attendons pas que tous les services de VIA deviennent rentables, mais si le public voit que la compagnie est bien administrée, c'est une sorte de résultat net. Si nos services sont utilisés de manière à offrir un bon produit à nos clients, et qu'ils sont productifs, le résultat net renforcera la crédibilité de VIA. Forts de ces atouts, il sera beaucoup plus aisé, à notre avis, de persuader le gouvernement et le public que la modernisation des services ferroviaires de voyageurs au Canada est un bon investissement public qui donnera des dividendes, sinon toujours en espèces, du moins sous d'autres formes importantes comme la satisfaction du client par un travail bien fait.

Il est bien connu que bon nombre d'améliorations nécessaires prendront du temps. Vous ne pouvez faire apparaître du nouveau matériel roulant en un tour de main, même si les fonds sont disponibles. Il faut alors se demander: «Quelles améliorations peut-on apporter à court terme pour offrir un meilleur service et attirer plus de clients?» Voici en bref quelques améliorations peu coûteuses pouvant être faites tout de suite. Il y a tout d'abord les deuxièmes arrêts. Dans certaines gares du réseau le quai est ainsi fait que les voyageurs de wagons-couchettes, qui ont payé davantage, doivent monter en voiture à l'avant du train et traverser plusieurs wagons avec leurs bagages avant d'atteindre le wagon-couchettes. Parfois, il leur faut descendre du train dans de la neige épaisse plutôt que sur le quai. Il me semble qu'il serait très simple de faire avancer le train après que les passagers des premiers wagons soient montés à bord, pour que les wagons-couchettes soient le long du quai. Les raisons en serait les horaires serrés, la perception de droits supplémentaires ou, selon nos propres observations, peut-être une attitude un peu cavalière de la part de certaines équipes de train. Les membres du Comité penseront peut-être qu'il s'agit là d'un point mineur, mais c'est une question de service à la clientèle et, puisque nous sommes un service, les chemins de fer devraient penser à ce genre de choses.

Il me semble que mes membres et VIA doivent réaliser que le rééquipement n'est pas pour demain et qu'entre temps nous devons tous deux penser à des façons de mieux servir le client avec le matériel existant. Parallèlement, en ce qui concerne le rééquipement, nous espérons que nous serons consultés et aurons notre mot à dire sur les aspects de design qui touchent notre façon de travailler et de servir les clients. Je veux dire non seulement les employés syndiqués mais nous tous à VIA.

[*Text*]

of this is by making better use of the occupational health and safety committees, which are joint management-labour bodies under the Canada Labour Code. Some aspects of improved service to the customer are within the domain of these committees and they can provide a forum in which the knowledge of our members can be used. Often employees' safety can be equated with passenger safety. While on the subject of joint management-labour efforts, I would draw to your attention, the recent appointment of Robert McGarry, President of the Letter Carriers' Union, to the Board of Directors of Canada Post. The Honourable Mr. Ouellet, the minister responsible for the crown corporation said, "this appointment represents an important step in the process of encouraging labour participation in the turnaround of Canada Post." This brotherhood is principally a railroad union and we have senior officers who could make profound contributions of both knowledge and liaison to VIA's development.

We understand that discussions are proceeding for VIA to regain control of station properties. In addition to the aspect of service to customers, let me give an example which will add productivity to the way our members perform their jobs. At Central Station in Montreal, a room sits idle which was previously used by VIA for on-train employees reporting for duty. This function was transferred to rather crowded and distant space at the sub-track level. We understand VIA has been seeking to reenter the property on the upper level to provide a better briefing and reporting space for on-train employees with a better work-traffic flow. I have made a diagram of the floor plan at Central Station which I would like handed to members of the committee. The area designated 925 refers to the room that we vacated. We want to get it back so that employees may enter there and go down to the new locker room from which they would proceed to the supply centre. As it is, an employee who is going out of town and who comes to work by the Metro, the typical way to travel to work, arrives at the station with his suitcase or briefcase and must walk for 15 minutes into what has been described by our national vice-president as an area not fit for a dungeon or a dog pound. In fact, there was an article in the *Gazette* about the seedy looking characters known to have been sleeping in this underground level. This is where we report for duty and suit up.

Despite many discussions between CN and VIA, this space still sits idle while the proper functioning of the on-train service suffers. To me, this is a concrete example of why VIA needs to control its station space if it is to be efficient and productive. I have mentioned specifically here this 925. If you should visit these premises, you will see an elevator that leads down to where we want this locker room. As a member of our safety committee, I have been pursuing management for two years to give us a proper locker room and not the dungeon that we have at the moment. There are plans made up by VIA and they have been costed by CN. I was shocked to hear, however, the terms which CN had offered us, which are by no means free-market terms. The terms were three-fold: "Pay us in

[*Traduction*]

Nous espérons participer davantage à ce genre d'activité en mettant mieux à profit les Comités de santé et de sécurité professionnelles qui sont des organismes mixtes patronaux-syndicaux en vertu du Code canadien du travail. Certains aspects de l'amélioration des services sont du ressort de ces comités et procurent un forum où nos membres peuvent faire valoir leurs connaissances. La sécurité des employés est souvent synonyme de sécurité des passagers. Parlant d'efforts communs patronaux-syndicaux, je voudrais attirer votre attention sur la récente nomination de M. Robert McGarry, président de l'Union des facteurs du Canada, au Conseil d'administration de la Société canadienne des postes. M. Ouellet, ministre responsable de cette société d'État a dit: «Cette nomination représente un pas important sur la voie de la participation syndicale au remaniement des Postes canadiennes.» Ce syndicat est essentiellement un syndicat ferroviaire et nous avons des cadres supérieurs qui peuvent contribuer de façon significative, sur le plan des connaissances et des informations, au développement de VIA.

Nous croyons savoir que les discussions se poursuivent pour que VIA redevienne propriétaire des gares. En plus de l'aspect de service aux clients, cela permettrait à nos membres de s'acquitter plus efficacement de leurs fonctions. À la Gare centrale à Montréal, par exemple, il y a une salle vide qui servait antérieurement à VIA pour les employés de train se présentant au travail. Cette activité a été transférée à une salle étroite et éloignée située sous le niveau de la voie. Nous croyons savoir que VIA cherche à redevenir propriétaire de la voie supérieure pour offrir aux employés de train un meilleur local d'information et de présence, facilitant ainsi leur circulation. J'ai fait un croquis du plancher de la Gare centrale que j'aimerais communiquer aux membres du Comité. La zone désignée par le chiffre 925 est la pièce vide. Nous voulons la récupérer pour que les employés puissent s'en servir et descendre ensuite au nouveau vestiaire, à partir duquel ils se rendraient au centre d'approvisionnement. Pour l'instant, un employé qui sort de la ville et qui voyage en métro, moyen typique de transport pour se rendre au travail, arrive à la gare avec sa valise ou malette et doit traverser pendant quinze minutes une zone qui a été qualifiée par notre vice-président national d'endroit impropre à servir de donjon ou de réduit pour un chien. Il y a même eu un article dans le *Gazette* sur les personnes louches qui coucheraient à cet étage inférieur. Et c'est là que nos employés doivent se présenter au travail et se changer.

Malgré de nombreuses discussions entre le CN et VIA à ce sujet, cette salle demeure inutilisée alors que le service à bord des trains en souffre. A mon avis, c'est un exemple concret de cas où VIA doit contrôler ses gares afin que ses employés soient efficaces et productifs. Je fais spécifiquement allusion à pièce 925. Si vous la visitez, vous constaterez qu'un ascenseur mène au sous-sol où nous voudrions qu'on construise un vestiaire. A titre de membre de notre comité de sécurité, je réclame depuis deux ans de la Direction qu'on nous fournisse un vestiaire convenable au lieu de donjon que nous avons maintenant. VIA a proposé des plans dont le coût a été établi par le CN. Or, le CN pose des conditions surprenantes qui sont contraires aux pratiques commerciales courantes. Le CN nous a dit: «Payez-nous à l'avance; nous ferons les travaux lorsque

[*Text*]

advance; we will do it when we can; and if it costs more we will bill you." To me, this is not right.

My members fully recognize that giving good service to the travelling public is critical to the survival of the passenger rail service. However, some areas of poor service are beyond our control. Let me give you an example of this. If you walk into Montreal's Central Station around 3.45 p.m.—the departure time for train 67—you may see several hundred people standing in line with their baggage in hand, or a child in arms, waiting to board. Why are they waiting? The answer is that the train has not yet arrived from the coach yard. It should be there a good hour before departure so that passengers can board and our members can stock the cars with the necessary food and beverages. As it is, we have to hustle the stock aboard while the passengers are also boarding, and we are not able to give service immediately, causing a loss of both revenue and service.

These are examples of actions that can be taken now to improve service without waiting for re-equipment. I can foresee that, with new equipment, we may be able to use the same number of employees to service more passengers, if the equipment is designed to this end. However, with some of the existing equipment, giving good service is sometimes very hard with a full train. In the interim, before new equipment comes on stream, it may be necessary to use more employees than the present complement if we want to give the kind of service which will attract and hold customers.

As an example, our train 37 from Montreal to Ottawa is a conventional train leaving at 5.35 p.m. Apart from the first class or club car, it consists of two or three coaches, serviced by one VIA employee stationed in one of the coaches, the coach nearest to the club car. Given the equipment design and provincial liquor regulations, it becomes very difficult for that one man to serve both food and drink at passengers' seats to as many as 200 passengers. When an additional employee with a cart is added, the task becomes much easier. Also, marshalling of the feeding unit in the centre of the two coaches would help.

I believe that more on-train supervision would help improve customer service. This has already been introduced on the Western Transcontinental trains and on the LRCs in the corridor when they were first introduced—although that was for a temporay period while the LRCs were being introduced. Such a service manager could help ensure the level of service, deal with passenger questions and complaints, and generally oversee the operation of on-board service, as the senior VIA employee on the train. Many a train may have up to ten VIA on-board service employees, but no supervision by a VIA person.

The training in customer service that VIA is introducing now is a step in the right direction and is generally well received by my members who are anxious to be optimists. It

[*Traduction*]

nous le pourrons et s'ils coûtent plus cher que prévu vous devrez payer la différence.» Ces conditions me semblent injustes.

Nos membres sont tout à fait conscients du fait que la survie du service voyageurs par rail dépend de la qualité du service offert au public. Malheureusement, nous ne sommes pas toujours en cause lorsque le service est mauvais. Permettez-moi de vous donner un exemple. Si vous vous trouvez à la gare centrale de Montréal autour de 15 h 45, soit à l'heure de départ du train nº 67, vous verrez des centaines de personnes qui attendent de monter à bord, leurs bagages en mains ou un enfant dans les bras. Pourquoi attendent-ils? C'est parce que le train n'est pas encore sorti du parc à voitures. Il devrait toutefois être en gare une bonne heure avant le moment du départ pour que les passagers puissent y monter et pour nous permettre d'approvisionner les voitures en nourriture et en boissons. Actuellement, nous devons le faire au même moment où les passagers montent à bord, ce qui fait que nous ne pouvons pas les aider immédiatement. Il en résulte une perte de revenus et une baisse de la qualité de service.

Voici certaines mesures qui pourraient être prises pour améliorer le service en attendant qu'on modernise notre matériel. S'il est bien conçu, le nouveau matériel devrait nous permettre de servir davantage de passagers avec le même nombre d'employés. Compte tenu du matériel dont nous disposons actuellement, il est parfois très difficile de donner un bon service lorsque le train est bondé. Jusqu'à ce que nous recevions du nouveau matériel, il sera peut-être nécessaire d'augmenter le nombre d'employés pour qu'ils puissent donner au client le service qu'il attend.

Prenons l'exemple du train nº 37 allant de Montréal à Ottawa qui est un train classique dont l'heure de départ est 17 h 35. Outre la voiture de première classe ou voiture-club, le train se compose de deux ou de trois voitures dont le service est assuré par un seul employé qui se trouve à bord de la voiture la plus près de la voiture-club. Étant donné la conception du matériel et les règlements provinciaux touchant la vente des boissons alcooliques, il est très difficile pour cette personne de servir à leur place les 200 passagers qui désirent de la nourriture et des boissons. Si un autre employé avec un chariot l'aide dans cette tâche, cela devient beaucoup plus facile. Pour faciliter la tâche, on pourrait aussi regrouper le service de restauration au centre des deux voitures.

J'estime qu'une plus grande surveillance à bord des trains permettrait d'améliorer le service aux clients. Cette mesure a été prise sur les trains transcontinentaux allant dans l'Ouest et sur les LRC au début de leur mise en service dans le corridor. Des superviseurs pourraient s'assurer de la qualité du service, répondre aux questions et aux plaintes des passagers et surveiller le service offert à bord à titre d'employés supérieurs de VIA. Certains trains peuvent compter jusqu'à dix employés de VIA chargés d'assurer le service, mais aucun superviseur.

Le programme de formation à la clientèle qu'offre maintenant VIA est un pas dans la bonne direction et est généralement bien accueilli par nos membres qui sont optimistes. Ils ont ainsi

[*Text*]

provides an opportunity for them to give their views to management as well as hearing what managment expects of them. Also, VIA is using these sessions to explain its strategies to the employees—in other words, how the future is to be tackled, and this is very important because it gives employees a knowledge of the company's game plan and how we fit into it. Principally, however, its objective is to ensure that we are all customer-oriented; that we transport our passengers with care, comfort and safety in the most cost-efficient manner.

We believe that VIA is serious about improving its service to customers in the short term as well as in the long term. As an example of this, we have noticed improvements and changes in the choice of fast foods being offered to the public and, in fact, we have been provided with samples of these and our comments have been solicited. Quite apart from any value our comments may have, it has a positive effect on morale when our opinions are sought.

We notice an encouraging increase in emphasis on marketing at VIA, for example towards handicapped persons and senior citizens. VIA is already the largest wholesaler selling Canada as a destination, and we think there are considerable opportunities for expanding this area of our business further. For example, the use of special or, in other words, unscheduled trains could open the door to more domestic tourism. Out of Montreal, tours could be operated for long weekend excursions, in effect using the train as a motel at its stopping places. Meals and short side-trips could be included in the fare. Possible destinations are the northwoods of Quebec or the beaches of New Brunswick, with all the lobster you can eat purchased locally. I am confident that the Minister of Tourism, the Honourable David Smith, would appreciate the value of keeping Canadian dollars in Canada, as well as attracting foreign dollars.

There is little question that VIA has to demonstrate by good marketing that it can improve its bottom line, in order to justify the heavy capital investment that is certainly needed to create a modern passenger railway. Better service is part of the bottom line that will justify that investment, and not merely just an improvement in the figures. Between the bottom line and that front line lies our future. It also lies, to a large extent, in the Quebec-Windsor corridor with its preponderance of passengers and potential passengers. In fairness, however, I must mention that we derive approximately 30 to 40 per cent of our revenues from the *Transcontinental*. With the use of new inter-city trains, which the Minister of Transport has advised you are being developed, the viability of the *Transcontinentals* could be attractive, as I believe is the case with Amtrak. The corridor can be the great central strength of VIA, even helping to support other parts of the system, particularly if it is modernized with the high-speed electric trains which can truly compete with the airplane and private automobile. If trains are said to be the most appropriate form of travel in the 100 to 500 mile range, then I would say, "Give it to us." With the kinds of timing which have been mentioned for high-speed electric service, VIA will be more than competitive. My members, who work in the corridor, will have a bright employment future,

[*Traduction*]

l'occasion de faire connaître leurs vues à la Direction et d'apprendre ce qu'on attend d'eux. VIA profite aussi de ces réunions pour expliquer aux employés ses stratégies, c'est-à-dire ses plans d'avenir. Les employés savent ainsi où la société se dirige et le rôle qu'ils auront à jouer dans leur application. Son objectif principal est toutefois de mieux servir ses clients et d'assurer leur confort et leur sécurité de la façon la plus rentable.

Nous croyons que VIA veut vraiment améliorer la qualité de son service voyageurs à court et à long terme. Ainsi, nous avons constaté des améliorations dans le choix des plats-minutes proposés au public, plats sur lesquels on nous a demandé notre avis après nous les avoir fait goûter. Quel que soit l'intérêt de nos commentaires, le fait de les solliciter est très bon pour le moral des employés.

Nous avons constaté que VIA a accru ses efforts de commercialisation pour atteindre en particulier les personnes handicapées et les citoyens du troisième âge. VIA est déjà le plus important grossiste de voyages au Canada et nous croyons qu'il est possible d'accroître davantage notre part du marché. Ainsi, le recours à des trains spéciaux supplémentaires pourrait nous permettre d'augmenter notre part du tourisme intérieur. A partir de Montréal, des excursions pourraient être organisées lors des longs weekends en utilisant le train comme un motel aux endroits où il s'arrête. Le tarif demandé pour ces excursions pourrait comprendre les repas et les petites excursions secondaires. On pourrait offrir comme destination les régions boisées du nord du Québec ou les plages du Nouveau-Brunswick avec du homard local à volonté. Je suis sûr que le ministre du Tourisme, l'honorable David Smith, s'intéresserait à toute mesure visant à inciter les touristes canadiens à dépenser leur argent au Canada ainsi qu'à attirer sur place des voyageurs étrangers.

Il est certain que VIA doit mettre en œuvre une bonne stratégie de commercialisation afin d'améliorer sa rentabilité afin de pouvoir justifier les importants investissements en capitaux nécessaires pour créer un service ferroviaire moderne. L'amélioration du service est au cœur de cette stratégie puisque VIA ne peut pas seulement compter sur une amélioration de son chiffre d'affaires. C'est entre ces deux extrêmes que se situe notre avenir. Il dépend aussi largement du corridor Québec-Windsor où le trafic de voyageurs est le plus dense et où les possibilités d'augmentation sont les plus grandes. Je dois toutefois souligner que nous tirons environ 30 à 40 p. 100 de nos revenus du Transcontinental. Le ministre des Transports vous a parlé des nouveax trains intervilles qu'on met actuellement au point et qui permettraient de rendre le transcontinental plus attrayant comme c'est le cas je pense pour Amtrak. Le corridor peut être la pierre d'assise du réseau de VIA et servir de soutien à d'autres parties du réseau surtout si on met en service le long du corridor des trains électriques à haute vitesse qui peuvent vraiment faire concurrence à l'avion et à l'automobile. Enfin, si les trains constituent le mode de transport le plus pratique pour des distances de 100 à 500 milles, je dirais «donnez-nous les.» Si les trains électriques à haute vitesse permettaient de réduire autant qu'on le prétend les temps de par-

[*Text*]

and so will those who will build the equipment and right-of-way.

However, we think there is a danger that there will be too many more studies, too much further consideration and not enough action. If you wait too long to improve, you can go out of business while you are waiting.

The members of my union, as front-line personnel, know better than anyone else that our passengers accept the idea of passenger rail and want to see it improved and modernized. The passenger train is a part of every Canadian's history, and we can market that memory. However, it is also a modern mode transportation which can continue to play a vital role. We support the methods VIA is proposing to modernize, and we believe we have an important contribution to make.

We would urge this Senate committee to use its influence to speed the modernization of passenger rail.

At this time, I would like to give you another little supplement. I will not read it out. This is a list that was developed by myself and my co-workers to find and name good things. It is so hard to see change with something like this. It is so complex, so time-consuming and we have so much to overcome. Therefore, we have tried to encourage ourselves by seeing some of the good things, and I will leave that with you to read.

I will close, Mr. Chairman, with this final remark: It is popular and easy to criticize VIA. It is like complaining about the weather. The difference is that we cannot do much about the weather. VIA must be given a solid foundation, a fighting chance. We believe that this requires a political commitment. We already have public support; we have the support of the Senate. We need the rest of it. The more that can be achieved through co-operation and pressure, the less that will have to be done through regulations and costing orders. Thank you very much.

The Chairman: Before proceeding with questions, may I have a motion to have this list, which has just been submitted, form part of the minutes of this committee?

Senator Stollery: I so move, Mr. Chairman.

Senator Riley: I second the motion, Mr. Chairman.

The Chairman: Then it is agreed. Thank you, Mr. Cameron. I understand that you are now ready to answer some questions. Perhaps Senator Stollery could start.

Senator Stollery: In your submission, there were one or two comments which were slightly different from what I have in my copy. There were a couple of things that I missed and which are not in my copy. I think you mentioned that a Mr.

[*Traduction*]

cours, VIA serait très concurrentielle. Nos membres qui travaillent sur le corridor n'auraient pas à craindre pour leur emploi ni ceux qui travailleront à construire le réseau et l'emprise.

Nous craignons toutefois que les améliorations nécessaires tardent à se concrétiser parce que certains exigeront des études trop poussées. Si l'on attend trop longtemps, on risque de faire faillite.

Les membres de notre syndicat savent mieux que quiconque que les passengers acceptent l'idée du transport ferroviaire qu'ils voudraient voir amélioré et modernisé. Le train voyageurs fait partie de l'histoire canadienne et nous pouvons profiter de l'attachement des Canadiens pour ce mode de transport. C'est aussi un mode de transport moderne qui peut continuer de jouer un rôle vital au Canada. Nous appuyons les méthodes par lesquelles VIA propose de moderniser le réseau et nous estimons que nous avons une contribution importante à faire à cet égard.

Nous prions ce comité sénatorial d'utiliser son influence pour obtenir une modernisation plus rapide du transport voyageurs par rail au pays.

J'aimerais maintenant vous donner un petit supplément d'information. Il s'agit d'une liste de bon points que mes collaborateurs et moi-même avons dressée. Je ne vous la lirai cependant pas. Il est difficile de se représenter les changements dans ce domaine. La question est tellement complexe et son étude exige beaucoup de temps. Nous avons aussi beaucoup de problèmes à résoudre. Nous avons donc essayé de nous encourager en dressant une liste des bons points que je vous recommande de lire.

Je terminerai mon exposé, monsieur le président, en soulignant qu'il est facile et dans le ton de critiquer VIA. C'est comme se plaindre de la température. On ne peut toutefois rien faire pour changer la température. Il faut donner à VIA des assises solides et la chance de se développer. Nous estimons que cela exige un engagement politique. Nous avons déjà l'appui du public et celui du Sénat. Il nous faut l'appui du reste du système politique. Plus on pourra obtenir des changements par la collaboration et les pressions, moins il faudra le faire par l'adoption de règlements et l'application d'ordonnances coûteuse. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Avant de commencer la période des questions, quelqu'un peut-il proposer que cette liste qui vient de nous être remise soit annexée au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui?

Le sénateur Stollery: Je le propose, monsieur le président.

Le sénateur Riley: J'appuie la motion, monsieur le président.

Le président: La motion est donc adoptée. Je vous remercie, monsieur Cameron. Je crois que vous êtes maintenant prêt à répondre aux questions. Le sénateur Stollery pourrait peut-être ouvrir la période des questions.

Le sénateur Stollery: Vous avez fait une ou deux observations dans votre exposé qui diffèrent légèrement de ce qui se trouve dans mon exemplaire. J'ai oublié de parler de deux ou trois questions qui ne figurent pas non plus dans mon exem-

[*Text*]

McGarry has agreed to serve on the Board of Directors of Canada Post Corporation. I had the impression that there was somewhat of an argument, because the president of one of the inside postal workers' unions, according to the report I saw, seemed to think that Mr. McGarry should not be on the Board of the Canada Post Corporation. This is the impression I got from the press. Are you implying or inferring that the railway employees' union would be agreeable to having someone on the board of VIA Rail who should participate in the decisions that VIA Rail will make?

Mr. Cameron: Yes, we are 100 per cent in favour of that idea. For your information, I gave the stenographer a copy of some further comments, and I believe they touch on that matter. We believe that receiving more input from the employees has to be a positive step.

Senator Stollery: Is there a proposal in the works for new transcontinental trains?

Mr. Cameron: Yes, I believe that something like $40 million has been set aside for the development of a prototype. This was announced by the Minister of Transport, who said that ultimately they would foresee something like 300 bi-level and 500 uni-level trains.

Senator Stollery: That would be a different type of train from the LRC, which is not an appropriate train for that kind of service.

Mr. Cameron: Not at all. These new types of train, intercity-type trains, would be used on both the eastern and western transcontinental routes.

Senator Stollery: You mentioned lineups at the train stations, which made me think that it is true that in Europe you do not have to stand in a lineup. Do you say the reason for the lineup is because the train has not arrived downstairs?

Mr. Cameron: Have you been in Montreal's central station?

Senator Stollery: Yes.

Mr. Cameron: Sometimes we will be down on the platform with our supplies on the trucks, waiting for the train to come in. Sometimes only part of the train will be there, and the rest of it is coming up from the coach yards. They say that the mechanical services of CN have not handed it over to us until it is hooked up.

Senator Stollery: Does the same situation apply in Union Station? I know that, when the Ottawa train comes in, there is a lineup because the train is not upstairs. It makes no sense to me that everyone should have to stand and wait half an hour for no particular reason.

Mr. Cameron: What I have described is the most common reason, and I cannot, off the top of my head, think of some other reason.

Senator Stollery: Has anyone ever tried to rectify that situation?

Mr. Cameron: I am sure someone must have. Since we provide the on-board services, this is beyond our domain. You

[*Traduction*]

plaire du mémoire. Je crois que vous avez dit que M. McGarry avait accepté de siéger au Conseil d'administration de la Société canadienne des postes. J'ai pensé que la question n'était pas réglée parce qu'un des présidents des syndicats représentant les postiers semblait s'y opposer. C'est l'impression que m'ont laissé les articles que j'ai lus dans la presse. Est-ce à dire que le syndicat des employés de chemins de fer aimerait que l'un des siens siège au Conseil d'administration de VIA Rail et participe aux décisions prises par la Société?

M. Cameron: Oui, nous sommes entièrement d'accord avec cette idée. Pour votre gouverne, j'ai remis au sténographe un exemplaire d'un document contenant d'autres observations dont certaines portent sur cette question. Nous estimons que la Société ne peut que profiter d'une plus grande participation de ses employés à sa gestion.

Le sénateur Stollery: Songe-t-on à mettre en service de nouveaux trains transcontinentaux?

M. Cameron: Oui, je crois que 40 millions de dollars ont été affectés à la conception d'un prototype. Le ministre des Transports a affirmé que la société prévoyait commander 300 trains à deux niveaux et 500 à un niveau.

Le sénateur Stollery: Ce prototype différerait du LRC qui ne convient pas pour ce genre de service.

M. Cameron: Pas du tout. Ces nouveaux types de train, les trains intervilles, seraient utilisés pour remplacer le transcontinental de l'Est et celui de l'Ouest.

Le sénateur Stollery: Vous avez fait allusion aux queues qui se forment dans les gares; elles n'existent pas en Europe. Avez-vous dit que les queues s'expliquent par le fait que le train n'est pas arrivé en gare?

M. Cameron: Êtes-vous déjà allé à la Gare centrale de Montréal?

Le sénateur Stollery: Oui.

M. Cameron: Nous attendons parfois sur le quai avec nos fournitures que le train arrive. Parfois, une partie seulement du train est en gare et le reste est toujours au parc de voitures. Jusqu'à ce que les voitures soient reliées, les services mécaniques du CN ne nous permettent pas d'y monter.

Le sénateur Stollery: La même situation existe-t-elle à la Gare Union? Je sais que lorsque le train d'Ottawa arrive, il y a une queue parce que le train n'est pas en gare. Je crois qu'il est insensé de demander aux gens de faire la queue pendant une demi-heure sans raison.

M. Cameron: Je vous ai donné la raison pour laquelle les gens attendent d'ordinaire et je ne peux songer à aucune autre.

Le sénateur Stollery: A-t-on déjà essayé de corriger la situation?

M. Cameron: Je suis sûr que quelqu'un a dû essayer de le faire. Étant donné que notre tâche est d'offrir des services à bord du train, cette question ne relève pas de notre compé-

[*Text*]

would have to ask Mr. Guiney or someone from CN about that.

Senator Muir: On my own behalf, I should like to say that I am pleased you have appeared before us and that you are expressing the views of the grass roots. Having been a very active member of the United Mine Workers and a member of the Nova Scotia Federation of Labour, I think you should not underrate the suggestions you have made. Senator Stollery mentioned lineups and, although some may think this is a very small point, I feel that these things are very important. I have always maintained that VIA Rail behaved in such a way one would have thought it was their job to destroy business. The train service was very inconvenient.

Senator Riley: Of course, it had nothing to do with the employees.

Senator Muir: It is the same situation with senators—there are good senators and bad senators. Senator Riley rarely misses one of these committee meetings, whereas some other senators rarely appear. I am not saying all workers are perfect, because there are good and bad in all situations. However, that does not mean to say the majority are bad workers.

On page 3 of your brief you say that there was some consultation and that you hope there will be further consultation and input into design and serving customers. What consultation takes place now with regard to the problems you mention? Does your committee ever sit down and discuss these problems with employers?

Mr. Cameron: The health and safety committees came into being a year or two ago, so this is a new development. There is beginning to be some more commitment from VIA to make use of them. Looking back on our experience with the LRC, we see that the public ended up being the testers of this new equipment. In fact, I believe that equipment was probably designed before VIA's establishment. Again, we are dealing with something beyond our control. So many things are beyond VIA's control. More testing could have been done by making one model of the train and allowing us to have our input. I remember asking my boss why we were not allowed to make any comments on the LRC, and he said that he tried to make some and was told to be quiet.

This list I have provided to you is based on the past two years. Some of the changes, such as the intermodal service, is a step in that direction. The consultation process is beginning, but I would like to see more of it. We come to you because we feel that you can help us in some way.

Senator Muir: How long have these committees been constituted?

Mr. Cameron: In the case of the safety committee, it is one or two years. I will not go into the long story of why it is not one year rather than two.

Senator Muir: Are your members working well?

[*Traduction*]

tence. Il faut le demander à M. Guiney ou à quelqu'un d'autre du CN.

Le sénateur Muir: J'aimerais vous dire combien je suis heureux que vous ayez comparu devant nous pour nous faire part de l'opinion des travailleurs de la base. Ayant été un membre actif de la *United Mine Workers* et de la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse, je crois qu'il ne faut pas sous-estimer les suggestions que vous avez faites. Le sénateur Stollery a fait allusion à la question des queues que certains jugeront peut-être sans importance, mais je crois qu'elle est en fait très importante parce que j'ai toujours cru que VIA Rail faisait tout en son possible pour éloigner la clientèle. Le service ferroviaire est mauvais.

Le sénateur Riley: Ce n'est évidemment pas la faute des employés.

Le sénateur Muir: C'est comme les sénateurs, certains sont bons et d'autres mauvais. Le sénateur Riley est presque toujours présent aux réunions du Comité alors que d'autres sénateurs n'y viennent jamais. Je ne dis pas que tous les travailleurs sont parfaits parce qu'il y en a toujours qui sont bons et d'autres mauvais. Cela ne veut toutefois pas dire que la majorité d'entre eux sont mauvais.

A la page 3 de votre mémoire, vous dites qu'il y a eu une certaine consultation et que vous espérez qu'elle se poursuivra afin que les employés puissent présenter leurs idées sur la conception des services à la clientèle. Comment s'effectue la consultation à l'heure actuelle au sujet des problèmes que vous mentionnez? Votre comité discute-t-il de ces problèmes avec les employeurs?

M. Cameron: Les comités de santé et de sécurité au travail ont été créés il y a un an ou deux. Ils sont donc très nouveaux. VIA commence à s'en servir. Avec un peu de recul, on réalise maintenant que c'est le public qui a mis à l'essai les LRC. Je crois que ce matériel a été conçu avant la création de VIA. C'est donc un problème indépendant de sa volonté. Beaucoup de choses échappent au contrôle de VIA. Il aurait mieux valu construire un prototype, le mettre à l'essai et nous demander notre opinion. Je me souviens avoir demandé à mon supérieur pourquoi nous ne pouvions pas faire valoir nos vues sur le LRC. Il m'a répondu qu'il avait essayé de le faire et qu'on lui avait dit de se taire.

La liste que je vous ai fournie est basée sur les deux dernières années. Certains des changements, comme le service intermodal, représentent un pas dans cette direction. Le processus de consultation ne fait que commencer, mais j'aimerais qu'il soit plus fréquent. Nous venons à vous parce que nous pensons que vous pourrez peut-être nous aider d'une certaine manière.

Le sénateur Muir: Depuis combien de temps ces comités existent-ils?

M. Cameron: Dans le cas du Comité de la sécurité, un an ou deux. Je n'entrerai pas dans les détails quant à savoir pourquoi ce n'est pas un an plutôt que deux.

Le sénateur Muir: Vos membres travaillent-ils bien?

[*Text*]

Mr. Cameron: We have put a considerable effort into providing good ideas. I am happy with the ideas my members have presented at these meetings.

Senator Muir: During the war, we had a coalminers and labour-management production committee which was very much the same thing. We met with management about once a week to try to address some of the numerous problems. We held union meetings once a week. Through this committee we were able to bring up many things with management and resolve problems before we reached a major crisis. It was an ongoing process. Of course, those were the days of World War II where the situation was strained and we had to avoid going on strike. Does your committee deal only with health and safety?

Mr. Cameron: Yes, but you can equate that with passenger safety, which brings in the area of equipment design. You may find it of interest to know that the customer service course has three phases: CS-1, CS-2 and CS-3. CS-1 involves one day of training. The CS-2 is a four-day session where they are sent to a Ministry of Transport place in Cornwall. The third phase is intended to be a sit-down session with your supervisor, where you would discuss the problems and have some follow-up. If that is going to work out, I do not know. It has not yet been put into effect. That is another means, these are all good ideas, but they need be put into effect.

Senator Muir: It is great to have your meetings, but if you have a meeting and everyone says "What a great thing we did today and nothing is followed up", then what is the use?

Mr. Cameron: That is one of our problems. You can go at something a dozen times and you say "Why does it take a dozen times?" A senior executive of VIA told me, "The problem with VIA is that we have so many problems, everybody has a demand from us". I am sympathetic to that. A few years ago I might have said something differently. Now we know more about the complexity of the problem, but we still have to see some results.

Senator Muir: This locker room, that you mention: that is a health hazard?

Mr. Cameron: Absolutely.

Senator Muir: How long have you been pressing for that change?

Mr. Cameron: Two years. We went through all the steps. We went to our regional vice-president, and he brought it to our national vice-president. He wrote a letter to Pierre Franche, who agreed that it was a serious problem. That is where the slow-down comes, and that is why we take it as an illustration of station services. If we cannot own the stations, then at least let us make it go faster. For example, to get a bulletin board put up in our work area, it took several weeks. A work order was necessary. You have to go through another company.

[*Traduction*]

M. Cameron: Nous avons fait énormément d'efforts pour dégager de bonnes idées. Je me félicite des idées que mes membres ont présentées lors de ces réunions.

Le sénateur Muir: Pendant la guerre, nous avions un comité employeur-employés chargé d'examiner la production des mineurs du charbon qui équivalait passablement à la même chose. Nous rencontrions la direction à peu près une fois par semaine pour essayer de régler une partie des nombreux problèmes. Nous tenions des réunions syndicales une fois par semaine. Grâce à ce comité, nous avons pu sensibiliser la direction à de nombreux problèmes et les régler avant qu'ils ne prennent des proportions critiques. C'était un processus suivi. Évidemment, c'était à l'époque de la Seconde Guerre mondiale: la situation était tendue et il nous fallait éviter de faire la grève. Votre comité ne s'occupe-t-il que de santé et de sécurité?

M. Cameron: Oui, mais comme nous nous occupons de la sécurité des voyageurs, cela comporte la conception de matériel. Fait intéressant, le cours relatif au service à la clientèle comporterait trois étapes. Le CS-1 serait un programme de formation d'un jour. Le CS-2 serait une séance de quatre jours dans une section du ministère des Transports à Cornwall. Enfin, le CS-3 serait une rencontre avec le surveillant, avec lequel on discuterait des problèmes, suite à quoi il assurerait un certain suivi. Je ne sais pas si cela fonctionnera, car ce n'est pas encore en place. Mais c'est un autre moyen et ce sont toutes de bonnes idées. Mais il faut les appliquer.

Le sénateur Muir: C'est très bien de tenir des réunions mais à quoi cela sert-il si aucune suite n'est donnée à ce que vous avez réalisé?

M. Cameron: C'est l'un de nos problèmes. On peut revenir à une chose dix fois et se poser la question: «Comment se fait-il qu'on ne réussit pas du premier coup?» Comme un cadre supérieur de VIA me le disait: «Le problème avec VIA réside dans ses nombreux problèmes. Chacun nous arrive avec ses exigences». Je suis passablement d'accord avec lui. Il y a quelques années, j'aurais peut-être dit autre chose, mais aujourd'hui, nous en connaissons davantage sur la complexité du problème. Il reste qu'il faut obtenir des résultats.

Le sénateur Muir: Le vestiaire dont vous avez parlé représente un danger pour la santé?

M. Cameron: Absolument.

Le sénateur Muir: Depuis combien de temps demandez-vous ce changement?

M. Cameron: Deux ans. Nous sommes passés par toutes les étapes. Nous avons soumis le problème à notre vice-président régional, qui l'a porté à l'attention de notre vice-président national. Ce dernier a écrit une lettre à Pierre Franche, qui a reconnu que c'était un problème grave. C'est là où les choses ralentissent et c'est pourquoi nous y voyons une illustration des services offerts dans les gares. Si nous ne pouvons posséder les gares, d'accord, mais faisons en sorte d'accélérer les choses. Par exemple, pour obtenir un panneau d'affichage dans notre zone de travail, il as fallu plusieurs semaines. On a dû remplir un bulletin de commande. Il faut alors passer par une autre société.

[*Text*]

Senator Muir: And, of course, everything has to be completed in triplicate, and then some things are pigeonholed—

Mr. Cameron: And at triple the price, perhaps.

Senator Muir: Let me get back to the point mentioned by Senator Stollery. I firmly believe in that and have fought for it for years. Some unions do not like that idea and some do. I am glad to hear you say that you do. With the Cape Breton Development Corporation, which operates lines on Cape Breton Island, we have tried to get a labour representative on that board, so that they would have input and be in a position to inform their membership of what is happening. If you keep a closed door and the board meets behind that closed door, then the attitude of employees is "What are they cooking up now? What are they planning now?" If you had a representative from your union on the board, he could go back and talk to the membership and go into detail about what may or may not be happening.

Mr. Cameron: Absolutely. There are two qualities which our union has, which could qualify it to make a strong contribution. We are a railway union. We represent a lot of CN workers. These are senior officers of our union. So I do not deal only with VIA. They know a lot of railroading and they come from railroading families. We are also a federal union, which gives us experience in the federal domain. On those two accounts, some of our senior union officers could be useful to VIA.

Senator Muir: There would be no feeling that your union was selling out to the company?

Mr. Cameron: I do not call working together selling out.

Senator Muir: I agree with you; but I am throwing that out from the point of view of a devil's advocate, because some union people would think that. They would say "We are not going to have someone on that board. They will drag us into something about which we cannot fight".

Mr. Cameron: You have to take a risk when you communicate. Our local has discussed it, and we feel that that is the way to go.

Senator Muir: Would it not bring the union more responsibility, and they would have to be responsible because they would have a representative on the board?

Mr. Cameron: We accept that responsibility. In fact, we are in the middle of rather complicated negotiations to re-evaluate our whole collective agreement. Our collective agreement on board is extremely complicated. We will have to face some hard choices ourselves. But we recognize the fact that if we want to survive, then we have to look at changing conditions.

Senator Muir: With regard to a representative on the board of any crown corporation, or any company, I do not believe that they should take the place of the union people and the negotiators, by any means. That is a different setup altogether. There should be more liaison, more contact between them. Apparently that is what you have in mind also. How many

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Et, évidemment, tout doit être rempli en trois exemplaires, puis il arrive que certains détails finissent dans un casier—

M. Cameron: Et parfois à trois fois le prix.

Le sénateur Muir: Permettez-moi de revenir à la question soulevée par le sénateur Stollery. J'y crois fermement et je me bats pour cela depuis des années. Certains syndicats n'aiment pas l'idée, d'autres oui. Je suis heureux que vous soyez d'accord avec moi. En ce qui concerne la Corporation de développement du Cap-Breton, qui exploite des lignes sur l'Île du Cap-Breton, nous essayons de faire siéger un représentant des employés au conseil d'administration de la société, de façon à y obtenir son avis et informer ensuite les membres de ce qui se passe. Mais si le conseil se réunit à huis clos, les employés ont l'impression qu'il mijote quelque chose, alors que si un représentant du syndicat pouvait assister aux réunions du conseil, il pourrait informer en détail les membres de ce qui pourra, ou non, arriver.

M. Cameron: Absolument. Notre syndicat a deux qualités qui pourraient lui permettre d'y apporter une solide contribution. Nous constituons un syndicat ferroviaire. Nous représentons une foule de travailleurs du CN. Ce sont les cadres supérieurs de notre syndicat. Par conséquent ils ne traitent pas seulement avec VIA. Ils en connaissent beaucoup sur les chemins de fer et sont issus de familles qui y font fait carrière. De plus, nous sommes un syndicat fédéral, ce qui nous donne de l'expérience au niveau fédéral. Aussi certains de nos cadres supérieurs pourraient être utiles à VIA.

Le sénateur Muir: Votre syndicat ne risque-t-il pas de donner l'impression qu'il s'est vendu à la cause de la compagnie?

M. Cameron: Ce serait plutôt un travail de collaboration.

Le sénateur Muir: J'en conviens, mais je me fais l'avocat du diable, car certains syndiqués le penseraient. Ils se diraient qu'en envoyant un représentant, ils se feraient embarquer pas la direction dans quelque chose contre quoi ils ne pourraient lutter.

M. Cameron: Il faut prendre des risques quand on communique. Notre section en a discuté et nous estimons que c'est la chose à faire.

Le sénateur Muir: Cela n'apporterait-il pas plus de responsabilités au syndicat dans la mesure où il serait représenté au conseil d'administration de la société?

M. Cameron: Nous acceptons cette responsabilité. En fait, nous sommes au beau milieu de négociations plutôt compliquées dont le but est de réévaluer toute notre convention collective. Notre convention collective est extrêmement compliquée. Nous devrons faire des choix difficiles. Mais nous reconnaissons que si nous voulons survivre, nous devons accepter l'évolution.

Le sénateur Muir: Pour ce qui est d'un représentant au conseil d'administration d'une société de la Couronne quelconque ou d'une compagnie, je ne crois pas qu'il devrait prendre la place des syndiqués et des négociateurs. C'est une toute autre chose. Il devrait y avoir plus de liaison, plus de contacts entre eux. Il semble que ce soit également ce que vous avez à l'esprit.

[*Text*]

times have your senior union people approached VIA Rail, without legislation being passed, to have a representative on the board?

Mr. Cameron: I don't know.

Senator Muir: Has representation ever been made to VIA Rail by your union people, other than what you have talked about today?

Mr. Cameron: I do not know.

Senator Muir: How is the morale among the employees, in view of the problems that you have? Contrary to what Senator Riley may think, there are some very fine people who are doing their very best to make things work. How is the morale among your colleagues—for what you are responsible for?

Mr. Cameron: I have been here for 10 years. I have seen the morale of senior men that I work with, and I have seen the morale of new men who have come on. There has been a lot of confusion. Just as anyone who is trying to understand what is going on with passenger trains in this country will be confused, certainly we are confused; and in that confusion, often there is frustration, and out of that frustration you often get bad employees. That is why I respect their attempt with this customer service course, which will cost something like $6 million. I believe it is one of the largest investments made in retraining people. I went through the first step of it, and the impression I got was that VIA was saying to us "Give us a chance. If you do not give us a chance, we will go down the tubes, anyway. So you had better all work together with us". The reaction of the people who were there is "We are prepared to pitch in".

Senator Muir: You say you have been with the union for 10 years.

Mr. Cameron: With VIA and, before that, with CN.

Senator Muir: Did you have liaison or contact with Gilbert McIntyre?

Mr. Cameron: Yes. He is from down east.

Senator Muir: And also Charlie Palmer?

Mr. Cameron: I don't know him.

Senator Muir: He was in a local union position. He is an alderman in the City of Sydney. I was wondering what contact you had, whether you were fighting one way, and others were scrapping another, or whether you put your weight in one direction.

Mr. Cameron: I believe that Gilbert McIntyre is now retired. We are now beginning to deal with Kevin Collins. These people have provided us with some assistance in developing our thinking. Due to the nature of our work, as on-train employees, we work shift work. It is the shiftiest kind of shift work you could find. It is very hard even for us all to appear here now. My president arrived from Gaspé yesterday. It is hard to get people together.

Senator Riley: As officers of the union, do you still carry on as operating members of VIA Rail service?

[*Traduction*]

Combien de fois les cadres de votre syndicat ont-ils demandé à VIA Rail d'être représentés au conseil d'administration de la société sans faire intervenir le processus législatif?

M. Cameron: Je ne sais pas.

Le sénateur Muir: Votre syndicat a-t-il déjà fait des démarches auprès de VIA Rail, outre ce dont vous nous avez parlé ici aujourd'hui?

M. Cameron: Je ne sais pas.

Le sénateur Muir: Le moral des employés est-il bon malgré les problèmes que vous éprouvez? Contrairement à ce que le sénateur Riley peut penser, il y a des personnes très intègres qui font tout leur possible pour que tout marche bien. Le moral de vos collègues est-il bon—de quoi êtes-vous chargé?

M. Cameron: Je suis ici depuis dix ans. Je connais le moral des cadres avec lesquels je travaille et des nouveaux arrivants. Il existe beaucoup de confusion. Quiconque essaierait de comprendre ce qui se passe relativement aux trains de voyageurs au Canada serait embrouillé, comme nous le sommes; et cette confusion amène souvent une frustration qui entraîne à son tour une baisse de rendement chez les employés. C'est pourquoi je respecte l'idée d'un cours de service à la clientèle, qui coûterait quelque 6 millions de dollars. Je crois que c'est l'un des plus gros investissements en matière de recyclage. J'ai suivi le premier cours et j'ai eu l'impression que VIA nous demandait de lui donner une chance, faute de quoi elle ne s'en sortirait pas. J'avais l'impression qu'elle nous demandait de collaborer. Les personnes qui étaient là semblaient disposées à le faire.

Le sénateur Muir: Vous dites que vous êtes au syndicat depuis dix ans.

M. Cameron: Auprès de VIA et, auparavant, auprès du CN.

Le sénateur Muir: Avez-vous eu des rapports avec Gilbert McIntyre?

M. Cameron: Oui. Il vient de l'est du pays.

Le sénateur Muir: Et avec Charlie Palmer aussi?

M. Cameron: Je ne le connais pas.

Le sénateur Muir: Il occupait un poste dans une section locale. Il est échevin de la ville de Sydney. Je me demandais avec qui vous aviez communiqué, c'est-à-dire si vous luttiez dans un sens, tandis que d'autres allaient à l'encontre de vos démarches, ou alors si tous orientaient leurs efforts dans la même direction.

M. Cameron: Je crois que Gilbert McIntyre est maintenant à la retraite. Nous commençons maintenant à traiter avec Kevin Collins. Ces personnes nous ont dans une certaine mesure aidés à définir nos propres idées. En tant que membres du personnel roulant, nous travaillons par postes. C'est le plus irrégulier des travaux par postes qu'on puisse trouver. Il est même très difficile pour nous de comparaître ici aujourd'hui. Mon président est arrivé de Gaspé hier. On arrive difficilement à réunir les gens.

Le sénateur Riley: En tant que cadres du syndicat, continuez-vous de travailler à temps plein pour le service de VIA Rail?

[*Text*]

Mr. Cameron: Yes. We are full-time employees, and our union work is something that we have to do in our spare time.

Senator Riley: What are your duties with VIA?

Mr. Cameron: I am a sleeping-car porter, and a steward-waiter. I mentioned to Senator Langlois, "I served you your ham-fried, black, and toast, no butter" on *The Atlantic*, when we still had it, on special request. I served with you last year on the Ottawa train, train 39. That is the type of people who give you food and drink on the train.

Senator Riley: If VIA Rail were operating under its own act and if there were provision in that act that one of the members of the board be a union representative, would it solve your problems more quickly?

Mr. Cameron: Yes.

Senator Riley: Are you familiar with what a VIA Rail act would mean to the operation of VIA Rail?

Mr. Cameron: I have a limited knowledge of what it would do for us. I can only imagine the effects that would arise out of it. It would give us more coherence and perhaps a better relationship with the railroad and perhaps even the power to re-introduce or eliminate runs. I hate to see runs eliminated but if we are going to operate as a business we have to have the authority to make changes without going through so many steps. What we need are guidelines and an act would certainly give us those guidelines.

Senator Riley: With regard to your health and safety committee, you indicated that before the recommendations are accepted there is be a time lapse. Do you have any knowledge of why these lapses occur?

Mr. Cameron: I hate to keep talking about the operating railraods but many of our problems go back to them. For example, to put up the safety sign showing the number of days worked without accidents, in French and in English, it took weeks. It involved going to the station landlord to get them put up. This is an example of one of the causes of delay.

Senator Riley: Do you find any adverse reaction to the recommendations you made on the part of VIA with respect to health and safety?

Mr. Cameron: I find that in some cases we make the effort to get something done but are never acknowledged as the source. The other thing is that we are in our second phase with our second president. There may or may not have been some questioning in the minds of management as to the intentions of the union. In fact, the feeling may be mutual. So it is a question of building confidence. Again, that is why I ask that you help us to push in this direction of making more use of health and safety committees, because it is there in the books.

Senator Riley: But your first step with respect to health and safety is that you call in the Department of Labour, which sends a representative?

Mr. Cameron: That's right.

[*Traduction*]

M. Cameron: Oui. Nous sommes des employés à temps plein et nous devons faire notre travail syndical dans nos heures libres.

Le sénateur Riley: Quelles sont vos fonctions à VIA?

M. Cameron: Je suis préposé aux wagons-lits et serveur. Je disais au sénateur Langlois que c'est moi qui lui avait servi du jambon, du café noir et des rôties sans beurre à bord de l'ancien Atlantique. Je vous ai servi l'année dernière dans le train qui dessert Ottawa, le train 39. Je fais partie de ceux qui servent à boire et à manger dans le train.

Le sénateur Riley: Si VIA Rail était exploitée aux termes de sa propre loi et que celle-ci dispose qu'un des membres du conseil d'administration doit être un représentant syndical, cela résoudrait-il plus rapidement les problèmes que vous éprouvez?

M. Cameron: Oui.

Le sénateur Riley: Savez-vous ce qu'une loi sur VIA Rail signifierait pour le fonctionnement de cette société?

M. Cameron: Je ne sais guère ce que cela signifierait pour nous. Je ne puis qu'imaginer les effets qui en découleraient. Cela nous donnerait plus de cohérence et peut-être aussi de meilleures relations avec les chemins de fer et peut-être même le pouvoir de remettre en service des lignes ou d'en supprimer. Je déteste voir des lignes supprimées, mais si nous devons fonctionner comme une entreprise commerciale, il nous faut pouvoir apporter des modifications sans avoir autant d'étapes successives à franchir. Ce qu'il nous faut, ce sont des directives, et une loi nous les donnerait certainement.

Le sénateur Riley: En ce qui concerne votre Comité de la santé et de la sécurité, vous avez mentionné qu'avant que les recommandations ne soient acceptées, il y a un délai. Savez-vous pourquoi ces délais se produisent?

M. Cameron: Je n'aime pas continuer à parler des chemins de fer, mais ils sont la source d'un bon nombre de nos problèmes. Par exemple, il a fallu des semaines pour faire installer le panneau de sécurité bilingue indiquant les jours de travail sans accident. Il a fallu passer par le chef de gare pour le faire installer. Voilà un exemple de cause de délais.

Le sénateur Riley: Sur le plan de la santé et de la sécurité, VIA a-t-elle eu des réactions négatives à vos recommandations?

M. Cameron: Dans certains cas, nous déployons les efforts nécessaires pour que quelque chose se fasse mais n'en recevons jamais le crédit. Il y a aussi que nous en sommes à notre deuxième étape et à notre deuxième président. Il se peut que la direction se soit posée des questions quand aux intentions du syndicat. En fait, le sentiment qui règne de part et d'autre est peut-être semblable. Il s'agit donc d'établir un climat de confiance. Encore une fois, c'est la raison pour laquelle je vous demande de nous aider à faire pression pour qu'on ait davantage recours aux comités sur la santé et la sécurité, ce qui est d'ailleurs prévu dans les livres.

Le sénateur Riley: En ce qui concerne la santé et la sécurité, la première mesure que vous prenez est de contacter le ministère du travail, qui vous envoie un représentant?

M. Cameron: C'est exact.

[*Text*]

Senator Riley: Then you run into the delay in liaison between the health and safety representative of the Department of Labour and the action which should be considered by VIA Rail?

Mr. Cameron: That's right. We try as much as possible to solve our problems in-house. Failing that or when we require advice, we go to the Ministry of Labour. However, we spend much of our time trying to figure out which or whose jurisdiction we work under. At one point there was the suggestion that it might be the Minister of Transport and that took several weeks to figure out. Fortunately we had the assistance of the Canadian Centre for Occupational Health and Safety and their legal staff which researched the matter for us. But we have spent two years establishing ground rules and we are still at it. Some business has been completed but there is a lot more to be done.

Senator Riley: So you are frustrated insofar as the implementation of your recommendations is concerned.

Mr. Cameron: I would have to say yes.

Senator Riley: Do you think it is deliberate?

Mr. Cameron: I do not think so. I certainly hope it is not. As I said, we have many problems. If it is a question of confidence, it is not blocking things entirely but things are not as enthusiastic as you would like them to be.

Senator Riley: The ILA finds it very frustrating and they have the same setup. I am wondering whether you are experiencing the same frustrations they do with respect to delay in the implementation of recommendations?

Mr. Cameron: We have our share of frustrations.

Senator Riley: Let us come back to the morale of the employees operating on what is left of the *Atlantic* Service, the *Ocean* Service and the Toronto-Winnipeg operation. How is the morale of the employees on those runs? Are they happy?

Mr. Cameron: There is some confusion as to how the dust will settle. As I say, we are going through negotiations which could affect the number of employees on those trains. In one way it is good for the financial health of the organization. Employees do have income protection programs and a certain amount of financial job security but it is not like working. We don't want handouts, we want to work. So at this time there is some frustration.

Senator Riley: Leaving aside income protection, it has been my experience, in talking with employees, that they are completely frustrated with respect to the operation of these train sets between Montreal and Halifax and between Toronto and Winnipeg.

Mr. Cameron: On the Toronto-Winnipeg run you have some stainless steel equipment, which has been transferred to the Spadina yards in Toronto with a mix of CN equipment. Down east, however, it is all CN equipment.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Puis vous devez faire face aux délais entre la venue du représentant du ministère du Travail et la mise à exécution des mesures envisagées par VIA Rail?

M. Cameron: C'est exact. Nous essayons le plus possible de régler nos problèmes au niveau interne. Si nous n'y parvenons pas ou que nous ayons besoin de conseils, nous nous adressons au ministère du travail. Cependant, nous consacrons le plus clair de notre temps à essayer de déterminer sous les ordres de qui nous devons fonctionner. À un moment donné, on a proposé que ce soit sous les ordres du ministre des Transports et il nous a fallu plusieurs semaines avant de parvenir à une décision. Heureusement, nous avons eu l'aide du Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail et de ses conseillers juridiques, qui ont fait des recherches pour nous à cet égard. Nous avons passé deux ans à établir des règles de base et il nous reste encore du travail à accomplir. Certains travaux sont terminés mais il nous reste beaucoup à faire.

Le sénateur Riley: Vous êtes donc frustrés en ce qui concerne la mise en œuvre de vos recommandations.

M. Cameron: Il me faudrait répondre affirmativement.

Le sénateur Riley: Croyez-vous que ce soit de propos délibéré?

M. Cameron: Je ne le crois pas. Du moins j'espère qu'il n'en est rien. Comme je l'ai dit, nous éprouvons bien des problèmes. C'est une question de confiance. Il n'est pas question de tout bloquer. Mais d'autre part, les choses ne sont pas aussi encourageantes qu'on le souhaiterait.

Le sénateur Riley: La AID, qui se trouve dans le même cas, est très décue. L'êtes-vous autant qu'elle par les délais apportés à la mise en œuvre des recommandations?

M. Cameron: Oui, nous le sommes également.

Le sénateur Riley: Revenons au moral des employés du Service *Atlantique*, résiduel, le Service *Océan* et du parcours Toronto-Winnipeg. Le moral est-il bon? Ce personnel est-il heureux?

M. Cameron: On aperçoit mal l'issue de cette affaire. Les négociations en cours pourraient, je l'ai dit déjà, affecter nombre de cheminots sur ces parcours. En un sens, cela profitera à la santé financière de l'organisation. Les employés disposent en effet de programmes protégeant leur revenu et d'une certaine sécurité de l'emploi mais, évidemment, ce n'est pas comme s'ils avaient de l'ouvrage. Nous ne demandons pas la charité, nous voulons travailler. Il règne donc actuellement une certaine frustration.

Le sénateur Riley: La protection du revenu mis à part, j'ai constaté, en m'entretenant avec les employés, qu'ils sont tout à fait déçus de voir comment fonctionnent ces trains entre Montréal et Halifax et entre Toronto et Winnipeg.

M. Cameron: Sur le parcours Toronto-Winnipeg, une certaine partie du matériel, qui est en acier inoxydable, doit être garé à la cour de triage de Spadina, à Toronto, avec d'autres

[*Text*]

Senator Riley: Inherited equipment?

Mr. Cameron: Yes. We are pretty strapped for equipment. Sometimes I wonder whether it will last until we get some new stuff.

Senator Riley: I know that some of the heritage equipment has been refurbished by the CN or CP. Was the work done on these cars satisfactory? Have they been rebuilt from the bottom up, or have they just been cleaned out, new carpets installed and seats fixed? Is that the extent of the work that has gone on?

Mr. Cameron: Which equipment are you talking about, senator? Are you talking about the conventional, CN equipment?

Senator Riley: The 30-year old equipment.

Mr. Cameron: That would be the CN equipment. I do not know what changes have been made on the inside of the cars. I know that they have been redecorated. I know that they are trying, on some cars, to introduce an aqua-zone heating system to replace the old steam equipment. With respect to the Bud cars, I know that many of them have been upgraded, at least in decor. As to mechanical improvements, apart from the air-conditioning, I would not know.

Senator Riley: The *Ocean Falls* equipment has been retired, is that right?

Mr. Cameron: That is right.

Senator Riley: Do you think that the *Ocean Falls* equipment could have been refurbished and put into working order just to carry you over until the new equipment is ready?

Mr. Cameron: Those Falls cars were getting pretty old. My father works in the hump yard and he tells me that they have some cars running there that are 50 years old. You take them and you rebuild them and strip them down. I saw some figures of what they did to the Heritage fleet for Amtrak. Generally, the cost for rebuilding tends to be much lower than buying new things. I would love to see these specials run, but where do we find the equipment? There is a beautiful idea there that could be developed. For example, in the Gaspé this summer, there will be all of these tall ships and there will not be enough hotel room in that city to accommodate all of the people that will come to see them. You could have a floating hotel. You could have an extra fleet of 20 sleepers which you could move to Vancouver, to Prince Rupert, to the Gaspé, wherever they are needed.

Here is another point my father brought to my attention. He handles in-coming traffic at Taschereau yards on the in-tower. He tells me that he sees these grain cars that are leased by the federal government and his comment was that they pay all this money to ship wheat to foreign markets but what money do they spend to shift Canadians within their own country? The point there is that those vehicles, those grain transporters, are only used at peak periods for a few months of the year. It would be the same with passenger traffic. Therefore the question is: How much leeway do we want to allow ourselves at

[*Traduction*]

matériels du CN. Mais dans l'Est, le matériel est exclusivement celui du CN.

Le sénateur Riley: Du matériel hérité?

M. Cameron: Oui. Nous sommes plutôt à court de matériel. Je me demande parfois si notre matériel actuel tiendra jusqu'à l'arrivée du nouveau.

Le sénateur Riley: Je sais qu'une partie du matériel hérité a été remis à neuf par le CN et le CP. Le travail a-t-il été satisfaisant? Ces wagons ont-ils été entièrement reconstitués ou si on les a simplement pourvus de moquettes et de bancs neufs.

M. Cameron: Parlez-vous, sénateur, du matériel conventionnel du CN?

Le sénateur Riley: Du matériel âgé de 30 ans.

M. Cameron: Il s'agirait alors du matériel du CN. J'ignore les modifications qu'on a apportées aux wagons. Je sais qu'on les a redécorés. Je sais aussi qu'on entend, dans certains wagons, remplacer le vieux système de chauffage à la vapeur par un système aqua-zone. Je sais que beaucoup de wagons Budd ont été améliorés, du moins leur décoration intérieure. Quant aux améliorations mécaniques, je ne suis pas au courant, sauf pour la climatisation.

Le sénateur Riley: Le matériel de l'Ocean Falls a été retiré, n'est-ce-pas?

M. Cameron: C'est exact.

Le sénateur Riley: Croyez-vous que, remis à neuf, le matériel de l'Ocean Falls tiendra le coup jusqu'à l'arrivée du nouveau matériel?

M. Cameron: Ce matériel était déjà passablement usé. Mon père travaille à la butte de triage et il me dit qu'ils ont là-bas des wagons qui ont plus de 50 ans. On peut les démonter et les reconstruire. J'ai vu quelques chiffres au sujet du matériel de l'Héritage reconditionné pour Amtrak. En général, le coût de reconditionnement du matériel usagé est bien inférieur au prix d'achat du nouveau. J'aimerais bien voir les trains spéciaux remis en service, mais où trouver le matériel nécessaire. C'est une idée intéressante. Par exemple, il y aura cet été à Gaspé un grand nombre de voiliers: les hôtels de la ville ne suffiront pas à accommoder tous les visiteurs. On pourrait construire un hôtel flottant; ou encore, une vingtaine de wagons-lits supplémentaires qui seraient distribués ensuite à Vancouver, à Prince-Rupert, à Gaspé, selon les besoins.

Mon père qui surveille de la tour de contrôle de Taschereau l'arrivée des trains, voit tous ces wagons de grains qui sont loués par le gouvernement fédéral. Il a remarqué: on dépense tout cet argent pour expédier le blé vers des marchés étrangers mais combien en affectons-nous pour assurer le déplacement des Canadiens dans leur propre pays. Le fait est que ces wagons, ces transporteurs de grains, ne sont utilisés qu'à des périodes de pointe, durant quelques mois de l'année. Il en serait de même du service voyageurs. La question revient donc à savoir quelle marge nous nous réservons à ces périodes de pointe pour

[*Text*]

these peak periods to prevent the kind of problems that occurred last Christmas?

Senator Riley: Where do you operate from now, Mr. Cheltenham?

Mr. Cheltenham (President, Local 335, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): I am on the Gaspé at this time. I have been there close to half a year now and will be going to Toronto next.

Senator Riley: Mr. Ramesa, what about you?

Mr. Antoine Ramesa (Former Union Guard, Local 335, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): As of May 1, I am retired. I took my retirement because I could not keep up with so many changes in the system.

Senator Riley: Did you not, at one time, operate on the *Atlantic*?

Mr. Ramesa: Yes, and I met you over there several times. I was passenger service assistant on the *Atlantic*. When it was deleted, I changed my job as a steward. I remember that you came to Saint John a few times.

Senator Riley: I talked to the people on the *Ocean*. I have only used that train a couple of times since they took the *Atlantic* off, but I found that perhaps 90 per cent of the employees there would have preferred to carry on with the *Atlantic*. Why would that be?

Mr. Ramesa: The answer is simple: The people from Saint John must go eastward and northward in order to reach Montreal and the rest of Canada. This train was a direct connection with Montreal and I do not know why this train was deleted. I cannot understand the whole idea. This train was deleted by an order of the minister, but it is an essential link for the people of the eastern provinces, through the State of Maine, to Montreal. This train was run by CN for 105 years and I do not know why it was put out of service. To my mind, it is essential to put it back in order to serve the people.

For example, the City of Sherbrooke is now completely cut off from service. There is no rail passenger service now going through the City of Sherbrooke.

Senator Riley: That is, from Sherbrooke to Montreal and vice versa?

Mr. Ramesa: I do not think that there is now any train on that route.

Senator Riley: There is no train from Sherbrooke to Montreal and from Montreal to Sherbrooke, except for local trains?

Mr. Ramesa: No, as far as I know now, that city is completely cut off from Montreal. People in that area who wish to take the train must go from Drummondville, which is very inconvenient for the people there. I think somebody should take that into consideration. We observe this action, but we are not empowered to rectify the situation. Therefore we are asking you to act, to use your influence to explain to those people who are in power what is happening in order that the population may have, once again, rail service to Montreal.

Senator Riley: They do not always listen to us.

[*Traduction*]

empêcher que se répètent les problèmes que nous avons connus à Noël dernier?

Le sénateur Riley: Où travaillez-vous en ce moment, monsieur Cheltenham?

M. Cheltenham (président, section locale 335, Fraternité canadienne des Cheminots, employés des Transports et autres ouvriers): A Gaspé, depuis près de six mois; je vais ensuite à Toronto.

Le sénateur Riley: Et vous, monsieur Ramesa?

M. Antoine Ramesa (section locale 335, Fraternité canadienne des Cheminots, employés des Transports et autres ouvriers): Je suis retraité depuis le 1er mai: je ne m'habituais pas à tous ces changements.

Le sénateur Riley: N'avez-vous pas déjà travaillé sur l'*Atlantique*?

M. Ramesa: Oui, je vous y ai rencontré à quelques reprises. J'étais adjoint au service voyageurs de l'*Atlantic*. Lorsque ce service a été supprimé, j'ai trouvé un emploi comme steward. Je me souviens de vous avoir vu à St-Jean.

Le sénateur Riley: Je me suis entretenu avec les employés de l'*Ocean*. Je n'ai voyagé par ce train qu'une ou deux fois, depuis qu'on a supprimé l'*Atlantic*, mais j'ai constaté qu'environ 90 p. 100 du personnel aurait préféré qu'on conserve l'*Atlantic*. Pourquoi donc?

M. Ramesa: C'est bien simple: la population de St-Jean est obligér de se déplacer vers l'est et le nord, pour se rendre à Montréal et dans le reste du Canada. Or ce train reliait directement St-Jean à Montréal. Je ne m'explique pas qu'on l'ait supprimé. Je n'y comprends rien. L'ordre venait du ministre. Ce train est le seul moyen pour la population des provinces de l'est de se rendre à Montréal, en passant par l'État du Maine. Le CN a exploité cette ligne pendant 105 ans. J'ignore pourquoi on l'a supprimée. A mon avis, il faudrait la rétablir.

Par exemple: la ville de Sherbrooke est actuellement dépourvue de tout service ferroviaire. Aucun service voyageurs ne dessert actuellement la ville de Sherbrooke.

Le sénateur Riley: C'est-à-dire, de Sherbrooke à Montréal et en sens inverse?

M. Ramesa: Je ne crois pas qu'il y ait actuellement de trains sur cette ligne.

Le sénateur Riley: Il n'y a aucun train de Sherbrooke à Montréal ou de Montréal à Sherbrooke, sauf les locaux?

M. Ramesa: Non; pour autant que je sache, cette ville est complètement isolée de Montréal. Les gens de cette région doivent, pour prendre le train, se rendre à Drummondville, ce qui est très ennuyeux. Je crois qu'il faudrait étudier cette question. Nous constatons cette situation, mais nous ne sommes pas autorisés à la rectifier. Nous vous demandons donc, d'utiliser votre influence pour expliquer la situation à ceux qui peuvent retablir le service ferroviaire entre Sherbrooke et Montréal.

Le sénateur Riley: Ils ne nous écoutent pas toujours.

[*Text*]

Mr. Ramesa: There are so many different options today in the entire world.

Senator Riley: When you arrive in Montreal, what do you do with your reports? Where do you go with your reports?

Mr. Cheltenham: We have a new computerized system which will come into effect on June 15. The employee must first report and check it all out; it is a double check. Then when he comes in he remits it to the director's office and then we fill out a report known as a steward's report which details how the trip was handled and on that report you must explain how the service on that trip was carried out.

Senator Riley: How long does it take you to make your report and take it to where the reports are received?

Mr. Cheltenham: Not too long. Are you referring to the timing to get upstairs?

Senator Riley: Yes.

Mr. Cheltenham: Not too long. You have to walk along a corridor, missing the cars on the track that are coming up and down.

Senator Riley: It used to be longer when you had to go from Union Station to—

Mr. Cheltenham: Do you not mean Central Station?

Senator Riley: No, when the *Atlantic* was running into Union Station.

Mr. Cheltenham: In that case, we would come across from the CPR station. It would take approximately 15 minutes. We would walk across to the director's office.

Senator Riley: Were you paid for that time?

Mr. Cheltenham: I believe the men were. I never ran on that train, senator.

Mr. Cameron: I ran on that train, senator, and what happened is that, normally after you arrive on a train, you are given approximately one hour, depending on the nature of your work. For example, if you were a cook or you have money to remit, you are given approximately an hour, so there would be sufficient time to walk from Windsor Station over to Central Station.

Senator Riley: And you are paid for that?

Mr. Cameron: Yes.

Senator Riley: I think those are all the questions I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Any further questions?

Senator Muir: Mr. Chairman, I have a question. I just wanted to say to Mr. Cameron and his colleagues that they have presented a very good brief. They have been critical of some particulars, and rightly so. They have also raised a point on page 6 where they say:

> We believe that VIA is serious about improving its service to customers in the short term as well as in the long term.

Then the brief goes on to say what has been done regarding food, and so on. In that statement which you presented after

[*Traduction*]

M. Ramesa: Les opinions sont aujourd'hui tellement partagées.

Le sénateur Riley: A qui remettez-vous vos rapports quand vous arrivez à Montréal?

M. Cheltenham: Nous disposerons le 15 juin d'un nouveau système informatisé. L'employé doit d'abord faire son rapport et le vérifier; c'est une double vérification. Puis, à son arrivée, il remet son rapport au bureau du directeur. Nous remplissons le formulaire de rapport qui permet au steward de relater comment le trajet s'est effectué.

Le sénateur Riley: Combien de temps vous fait-il pour rédiger le rapport et le rendre à destination?

M. Cheltenham: Pas très longtemps. Voulez-vous dire pour nous rendre là-haut?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Cheltenham: Pas tellement longtemps. Il faut enfiler le corridor, en évitant les wagons.

Le sénateur Riley: C'était plus long quand il vous fallait aller de la gare Union à—

M. Cheltenham: Vous voulez sans doute dire la gare Centrale?

Le sénateur Riley: Non, car la gare Union était le terminus de l'*Atlantic*.

M. Cheltenham: Bon. Pour nous rendre de la gare du CP au bureau du directeur, il faut environ 15 minutes.

Le sénateur Riley: Pour lesquelles vous étiez payé?

M. Cheltenham: Je crois que si. Je n'ai jamais travaillé sur cette ligne, sénateur.

M. Cameron: Moi, j'ai travaillé, sénateur. A l'arrivée du train, on vous accorde environ une heure, selon la nature du travail que vous exécutez. Si vous êtes cuisinier, ou s'il vous fallait rendre compte de l'argent reçu, vous disposiez d'à peu près une heure, ce qui vous donnait amplement le temps de vous rendre de la gare Windsor à la gare Centrale.

Le sénateur Riley: Et vous êtes payé pour cette heure?

M. Cameron: Oui.

Le sénateur Riley: Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

Le président: D'autres questions?

Le sénateur Muir: Monsieur le président, je tiens à féliciter M. Cameron et ses collègues pour leur excellent mémoire. C'est à juste titre qu'ils se sont montrés critiques à certains égards, mais ils ont, en outre, soulevé un point à la page 6 de leur exposé où ils disent ceci:

> Nous croyons que VIA a sérieusement l'intention d'améliorer, à court terme aussi bien qu'à long terme, le service qu'il offre à ses clients.

Et le mémoire d'énoncer les mesures prises en ce qui concerne la nourriture etc. Dans la déclaration que vous faites à la fin de

[*Text*]

your brief, I counted 24 items under the heading, "Many improvements have been made in VIA's establishment." You must feel that something is being done by VIA to improve the situation, albeit slowly.

Mr. Cameron: I told them in my customer service course that I am happy, but I want to be happier.

Senator Muir: You are looking after your membership, your union and your area. In that regard, on page 6 of your brief, you say:

> There is little doubt in our minds that the future for VIA's growth and good health lies in the Quebec-Windsor Corridor.

I said to someone the other night that the world does not centre around that area. There are other very important places in Canada such as the west and the maritimes. Are you discussing some of these problems with your colleagues in other parts of the country such as those in the Atlantic region? Is there any communication between the union branches on the east coast and the one you represent?

Mr. Cameron: There is probably not as much as there should be. I would remind you that our union represents the corridor.

Senator Muir: That is your job.

Mr. Cameron: I mention in my supplementary remarks the possible viability with new equipment on the transcontinental route. When I talk about the corridor, above all, I am thinking of reducing that deficit.

Senator Muir: If VIA made some money on that route, it would help the others.

Mr. Cameron: Absolutely.

Senator Muir: What was the membership of the CBRT when VIA took over and what is it now?

Mr. Cameron: The region itself would include people from many different lines of work. Are you interested only in the VIA figures?

Senator Muir: I want to know how many people you are responsible for?

Mr. Cameron: We represent 400 on-train employees in VIA Quebec. Before CN I would say there would have been more, perhaps 600, and, of course, during Expo there were over 1,000.

Senator Stollery: Are those what we used to call "non-ops?"

Mr. Ramesa: Non-operating union.

Mr. Cameron: "Non-ops," to me, is the term used for train engineers.

Senator Stollery: Over the last couple of years I have noticed a changeover in staff on the trains. There seems to be a lot of younger workers in the non-operating jobs, in fact, even conductors. Has there been a generational change?

[*Traduction*]

votre exposé, j'ai compté 24 articles sous la rubrique «De nombreuses améliorations ont été apportées à VIA Rail». Vous devez estimer que VIA s'améliore, ne serait-ce même que lentement.

M. Cameron: Je leur ai dit, dans mon cours sur le service, à la clientèle, que j'étais heureux, mais que je voulais l'être plus encore.

Le sénateur Muir: Vous vous préoccupez de vos membres, de votre syndicat et de votre domaine et, sur ce point, nous lisons ceci à la page 6 de votre mémoire:

> Nous sommes à peu sûrs que la prospérité et la santé de VIA réside, à l'avenir, dans le corridor Québec-Windsor.

J'ai dit à quelqu'un, l'autre soir, que le monde ne tournait pas autour de cette région. Il y a, au Canada, d'autres endroits importants, comme l'Ouest et les provinces maritimes. Discutez-vous de ces questions avec vos collègues d'autres régions du pays, la région Atlantique par exemple? Les différentes branches du syndicat, sur la côte est, et celle que vous représentez, communiquent-elles entre elles?

M. Cameron: Peut-être pas autant qu'elles le devraient. Je vous rappelle que notre syndicat représente le corridor.

Le sénateur Muir: C'est votre rôle.

M. Cameron: Dans mes remarques supplémentaires j'ai parlé de la viabilité possible du transcontinental, grâce au nouveau matériel. Quand je parle du corridor, j'entends surtout réduire ce déficit.

Le sénateur Muir: Si VIA réalisait des profits sur ce parcours, cela aiderait d'autant les autres.

M. Cameron: Sans doute.

Le sénateur Muir: A combien s'élevait l'effectif de la Fraternité, lorsque VIA a commencé à exploiter le parcours, et quel est-il à présent?

M. Cameron: La région comprend des travailleurs de différentes professions. Êtes-vous intéressé au seul chiffre de VIA?

Le sénateur Muir: Je veux savoir le nombre de personnes que vous représentez?

M. Cameron: Nous représentons 400 employés de train de VIA Québec. Avant le CN, ce chiffre atteignait peut-être 600, et durant l'Expo, il dipassait 1 000.

Le sénateur Stollery: S'agit-il d'employés sédentaires?

M. Ramesa: Syndicat des employés sédentaires.

M. Cameron: Pour moi, les «sédentaires» sont les ingénieurs ferroviaires.

Le sénateur Stollery: Depuis deux ans, j'ai remarqué un certain changement dans le personnel ferroviaire. Il semble y avoir beaucoup de jeunes qui occupent des emplois «sédentaires», en fait, il y a parmi eux même des conducteurs. Est-ce qu'on assiste aujourd'hui à une génération nouvelle d'employés ferroviaires?

[*Text*]

Mr. Cameron: We are going through it now. In the past month, we have seen 45 of our members in our local take their pension; and they deserve it.

Senator Stollery: I suspect that these were people who started working on the trains after the war and who have now reached retirement age.

Mr. Cameron: That is right; some started even before the war.

Senator Riley: Having regard to my experience with VIA employees throughout the maritime provinces, do I take it that, for good and sufficient reasons, they would prefer to see the *Atlantic* reinstated?

Mr. Cameron: I am sure they would love it. Their job base is rapidly diminishing.

Senator Riley: That is from the standpoint of the employees and the travelling public.

Mr. Cameron: They participated with Transport 2000 in the Atlantic region to see that the *Atlantic* would be brought back. They have made their effort.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cameron and your colleagues, for your presentation.

Honourable senators, we now have before us a group from La Chambre du Commerce de St-Jérôme who have asked for permission to take some photographs before we start hearing the evidence. I have agreed to that, so we will take two minutes while photographs are taken.

Honourable senators, this part of the hearing will be in French, but you have before you copies of the text in English.

Honorables sénateurs, il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue à notre comité à cette délégation de la Chambre de commerce de St-Jérôme. Nous avons tout d'abord M. Claude Ducharme, directeur général, Conseil régional de développement des Laurentides. M. Claude Rader Maker, vice-président, comité intermunicipal de développement économique de Labelle. M. Benoît Godard, vice-président de la Chambre de commerce de l'industrie et du tourisme des Laurentides. M. Serge Morin, vice-président exécutif de la Chambre de commerce, d'industrie et de tourisme des Laurentides. M. Richard Lavallée, directeur général, Chambre de commerce du Mont-Tremblant.

Je comprends que c'est M. Ducharme qui va tout d'abord lire le mémoire et ensuite nous aurons la période des questions coutumière. M. Ducharme, s'il vous plaît?

M. Claude Ducharme, directeur général, Conseil régional de développement des Laurentides: Monsieur le président, merci tout d'abord à vous et au comité permanent du Sénat sur les transports et les communications d'avoir accepté de nous recevoir et d'accepter d'écouter ce que nous avons à dire concernant les services voyageurs de VIA Rail dans la région des Laurentides.

[*Traduction*]

M. Cameron: C'est ce qui se passe actuellement. Le mois dernier, 45 de nos membres ont pris leur retraite et ils la méritent bien.

Le sénateur Stollery: Je suppose que c'étaient des employés qui ont commencé à travailler dans les trains après la guerre et qui ont aujourd'hui atteint l'âge de la retraite.

M. Cameron: C'est exact, certains ont même commencé avant la guerre.

Le sénateur Riley: D'après mon expérience avec les employés de VIA dans les provinces atlantiques, dois-je en déduire que pour des bonnes et nombreuses raisons, ils préféreraient que le train *Atlantique* soit remis en service?

M. Cameron: Je suis certain qu'ils s'en réjouiraient. Leur base de travail diminue rapidement.

Le sénateur Riley: On parte ici du point de vue des employés et du public voyageur?

M. Cameron: Les employés ont collaboré avec Transport 2000 dans la région de l'Atlantique pour que ce train soit remis en service. Ils ont véritablement fait un effort.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cameron, merci de même à vos collègues pour vos exposés.

Honorables sénateurs, nous entendrons maintenant un groupe de la Chambre de commerce de Saint-Jérôme qui a demandé la permission de prendre des photos avant de témoigner. Je la leur ai accordée. Nous allons donc nous arrêter deux minutes pendant que les photographes sont à l'œuvre.

Honourables sénateurs, le témoignage qui suit sera prononcé en français, mais vous avez un exemplaire du texte anglais devant vous.

Honourable senators, it gives me great pleasure to welcome today before this Committee a delegation from the Chamber of Commerce of St-Jérôme. We have first of all Mr. Claude Ducharme, who is Director General of the Conseil régional de développement des Laurentides *Laurentian regional development board*. Mr. Claude Rader Maker, Vice President of the Comité intermunicipal de développement économique de Labelle *Labelle intermunicipal economic development committee*. Mr. Benoît Godard, Vice President of the Chambre de commcerce, de l'industrie et du tourisme des Laurentides *Laurentian chamber of commerce, industry and tourism*. Mr. Serge Morin, Executive Vice President of the same body. And Mr. Richard Lavallée, Director General, Chambre de commerce de Mont-Tremblant *Mont-Tremblant chamber of commerce*.

I believe Mr. Ducharme is going to lead off by reading the brief and then we will have a question period. Mr. Ducharme, if you would like to begin?

Mr. Claude Ducharme, Director General, Conseil régional de développement des Laurentides: First, Mr. Chairman, I would like to thank you and the Standing Senate Committee on Transport and Communications for having agreed to let us appear and to hear what we have to say about VIA's passenger rail service in the Laurentians.

[*Text*]

Nous avons l'intention, comme vous l'avez mentionné monsieur le président, de lire le mémoire et aussi d'y apporter tout au long de la présentation, les précisions nécessaires et à cet effet de déposer devant le comité différents documents complémentaires qui permettraient de préciser certains des énoncés que nous faisons dans ce mémoire.

La région des Laurentides est un vaste territoire à la fois urbain et industriel, agricole et touristique, qui s'étend sur 13,722 kilomètres carrés entre la rivière des Mille-Îles au sud et Mont-Laurier au nord. C'est ce que l'on appelle communément la région Nord de Montréal.

Les trois cent cinquante mille habitants sont aux prises depuis plus de huit ans avec une problématique particulière en matière de transport collectif qui a pour conséquence une diminution constante dans la quantité et la qualité des moyens de transports collectifs.

Depuis 1976 la région a fait face à des demandes d'abandon de services de trains passagers, à des coupures réelles de services de trains de passagers et de trains de banlieue et à des restructurations des systèmes et des réseaux de transport en commun par autobus.

La région des Laurentides, par la voix du Conseil régional de développement des Laurentides, de la Chambre de commerce, d'industrie et de tourisme des Laurentides, des chambres de commerce de Mont-Laurier, de Mont-Tremblant, de Saint-Jovite, de Sainte-Agathe, de Mont-Rolland et de Saint-Jérôme, regroupés au sein d'un Comité régional sur les transports ferroviaires, s'adresse aujourd'hui au comité permanent des transports et des communications du Sénat du Canada dans le cadre de son étude portant sur le service ferroviaire de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc. afin de discuter de la coupure du service voyageurs Montréal-Mont-Laurier décrétée en 1981 et des efforts faits par la région ainsi que des démarches actuellement entreprises pour que soit remis en opération ce service unique au Canada.

Le 27 juillet 1981, le ministre des Transports du Canada, l'honorable Jean-Luc Pépin, annonçait à la surprise générale son plan de «revitalisation des services voyageurs de VIA Rail Canada».

Ce plan comportait des coupures de l'ordre de 100 millions de $ au chapitre de l'exploitation des services voyageurs qui se sont traduits dans le concret par des réductions et des abandons d'un nombre important de liaisons ferroviaires au Canada.

Dans notre région, les deux seuls services de trains passagers ont ainsi été abandonnés le 15 novembre 1981. C'étaient les liaisons Montréal-Mont-Laurier, appelées communément le P'tit Train du Nord et Montréal-Lachute-Ottawa.

Les raisons invoquées par le ministre étaient financières et économiques, reposant sur des identifications de ratio recettes—coûts de la dernière année d'opération ou estimés lorsqu'ils n'étaient pas disponibles et des coefficients d'occupation de la dernière année d'opération ou, encore une fois, estimés.

Je vous réfère ici à l'annexe N° 2 qui est le texte de la déclaration ministérielle qui a été faite en 1981.

[*Traduction*]

As you said, Mr. Chairman, we intend to read our brief and to add throughout the presentation some necessary details; in order to do this we intend to table before the Committee various supplementary documents which clarify and support the statements we make in our brief.

The Laurentian region is a vast territory which is urban and industrial, and at the same time agricultural and tourism-oriented. It covers 13,722 square kilometres between the Rivière des Mille-Îles in the south and Mont-Laurier in the north.

The three hundred and fifty thousand inhabitants have been grappling for more than eight years with a specific set of problems in mass transportation which has resulted in a constant decline in the quantity and quality of the means of mass transportation.

Since 1976 the region has been coping with calls for the abandonment of passenger train services, real cuts in passenger and commuter train services and restructuring of public transit bus systems and networks.

The Laurentian region, through the Laurentian Regional Development Board, the Laurentian Chamber of Commerce, Industry and Tourism, and the Mont-Laurier, Mont-Tremblant, Saint-Jovite, Sainte-Agathe, Mont-Rolland and Saint-Jérôme chambers of commerce, grouped together in a Comité régional sur les transports ferroviaires, today addresses the Standing Committee on Transport and Communications of the Senate of Canada within the framework of its study on the passenger rail service provided by VIA Rail Canada Inc. to discuss the cutting of the Montreal/Mont-Laurier passenger service ordered in 1981 and the efforts made by the region as well as the steps currently being taken to have this service, unique in Canada, restored.

On July 27, 1981, the federal Minister of Transport, the Honourable Jean-Luc Pépin, announced to general surprise his plan to "revitalize the passenger services of VIA Rail Canada".

This plan included cuts on the order of $100 million in the operation of passenger services, which took the form of reductions in service and the deletion of a large number of rail links in Canada.

Thus, in our region, the only two passenger train services were deleted on November 15, 1981. These were the Montreal/Mont-Laurier link, known familiarly as «Le P'tit Train du Nord», and the Montreal/Lachute/Ottawa link.

The reasons given by the Minister were financial and economic, based on identifications of the cost/revenue ratio for the final year of operation or estimates where figures were not available, and ridership factors for the final year of operation or, once again, estimates.

I would refer you here to Appendix II, which contains the text of the Minister's 1981 statement.

[*Text*]

Dans le cas de la liaison Lachute-Ottawa les données du ministre étaient les suivantes: ratio recettes-coûts estimé: 0.15. Coefficient d'occupation estimé: 20 p. 100.

Dans le cas du P'tit Train du Nord, ou si vous voulez la liaison Montréal-Mont-Laurier, ils étaient respectivement de 0,37, les ratio recettes coûts, étant de 38 p. 100 en ce qui concerne le coefficient d'occupation. Ces coefficients n'étaient pas estimés mais basés sur la dernière année d'opération.

Dès août 1981, la région des Laurentides s'organisait pour demander au ministre de surseoir à sa décision. Plus de trente municipalités, la Municipalité régionale de comté Antoine-Labelle, l'Association touristique des Laurentides et le C.R.D. Laurentides unirent leurs efforts pour identifier au ministre et au gouvernement les conséquences très néfastes pour la région: création de monopoles de transport par autobus, création de clientèles captives des réseaux d'autobus, pertes économiques importantes pour l'industrie touristique régionale sans compter le risque élevé de voir disparaître le service de transport ferroviaire de marchandises sur la liaison Montréal—Mont-Laurier.

Je vous réfère, ici monsieur le président, à l'annexe N° III qui identifie la démarche qui a été faite à l'époque auprès du ministre Jean-Luc Pepin.

Devant l'incompréhension du ministre, les organismes économiques et les municipalités de la région ont, en octobre 1981, acheminé au ministre Pepin une proposition pour la relance des services ferroviaires en région.

Ici, je vous réfère à l'annexe IV qui est l'identification détaillée de la proposition de relance que nous avons faite à l'époque au ministre.

Cette proposition reposait sur les expériences antérieures que nous avions réalisées entre 1976 et 1979 visant à démontrer le potentiel de la liaison Montréal-Mont-Laurier afin de convaincre la Commission canadienne des transports de maintenir ce service que C.P. Rail, à l'époque, voulait abandonner.

Nos propositions touchaient à la fois aux éléments organisationnels du tracé du P'tit Train du Nord et aux éléments publicitaires et promotionnels. Ainsi, l'utilisation du tunnel du Mont-Royal et de la gare centrale, combinée à une rationnalisation des arrêts en région permettait de réduire le temps de parcours, de réduire les coûts d'opération, d'augmenter la disponibilité de matériel roulant et de maximiser l'utilisation des points d'embarquement et de débarquement.

Peine perdue! Puisque le ministre n'a même pas daigné répondre à nos propositions.

Il a donc fallu aller plus loin dans nos démarches et organiser une grande manifestation populaire à l'occasion du dernier voyage du P'tit Train du Nord. Le 13 novembre 1981, plus de 1500 personnes, de la gare Windsor à celle du Mont-Laurier, ont participé à ce voyage historique.

Je vous réfère ici à l'annexe VI, qui sont des découpures de presse qui identifient la manifestation comme telle à chacune des gares sur le parcours du P'tit Train du Nord.

En même temps, le 10 novembre 1981 pour être précis, le ministre des Transports du Québec, le procureur général du Québec, le C.R.D. Laurentides, l'Association touristique des

[*Traduction*]

In the case of the Lachute-Ottawa link the Minister's data were: estimated cost/revenue ratio: 0.15 estimated ridership factor: 20 per cent

In the case of the P'tit Train du Nord, they were .37 and 38 per cent respectively, and these latter figures were not estimates but based on the last year of operation.

In August, 1981, the Laurentian region began to organize to ask the Minister to postpone his decision. More than thirty municipalities, the Antoine-Labelle county regional municipality, l'Association touristique des Laurentides (Laurentian tourist association) and the Conseil régional de développement des Laurentides (C.R.D.L.) joined forces to point out to the Minister and the government the very negative impact on the region: the creation of captive clienteles for the bus system, major economic losses for the regional tourism industry, not to mention the high risk of seeing the rail freight service on the Montreal/Mont-Laurier link disappear.

I would refer you here, Mr. Chairman, to Appendix III, which describes the approaches made at the time to Minister Jean-Luc Pepin.

Faced with an uncomprehending Minister, the economic bodies and municipalities of the region submitted to Mr. Pepin, in October 1981, a proposal for reviving regional rail services.

I would refer you at this point to Appendix IV, which is a detailed description of the revival project we proposed to the Minister at that time.

This proposal was based on earlier experiments, which we had carried out between 1976 and 1979 to demonstrate the potential of the Montreal/Mont-Laurier link in order to convince the Canadian Transport Commission to maintain this service, which C.P. Rail wanted to delete at the time.

Our proposals dealt with both the organizational elements of the P'tit Train du Nord route and the advertising and promotional elements. Thus, the use of the Mont-Royal tunnel and Central Station, combined with a more efficient pattern of regional stops, made it possible to reduce travel time and operating costs, increase the availability of rolling stock and maximize the use of boarding and detraining points.

What a waste of time! The minister did not even bother to respond to our proposals.

Therefore, we had to take our action further, and we organized a large public demonstration on the occasion of the final trip of the P'tit Train du Nord. On November 13, 1981, more than 1,500 people, from Windsor Station to Mont-Laurier Station, took part in this historic trip.

I would refer you here to Appendix VI, which consists of press clippings identifying the demonstration at each of the stops on the route taken by the P'tit Train du Nord.

At the same time, on November 10, 1981, to be precise, the Quebec Minister of Transport, the Attorney General of Quebec, the C.R.D.L., l'Association touristique des Laurentides,

[*Text*]

Laurentides, la ville de Mont-Laurier et d'autres organismes s'adressaient conjointement aux tribunaux pour faire déclarer invalide le décret du ministre et pour que soit prononcée une injonction interdisant de donner suite au décret.

Le 18 décembre 1981, la Cour fédérale du Canada radiait les procédures parce qu'elles n'apparaissaient pas bien fondées. Mais, le 22 décembre 1981, un avis d'appel de cette décision a été déposé au greffe de la Cour fédérale.

Nous sommes encore dans l'attente d'un jugement dans cette cause. Je vous réfère à l'annexe V qui est le texte de l'appel qui a été déposé en Cour fédérale. Évidemment, nous sommes dans l'attente d'un jugement et toujours sans services de trains de voyageurs.

Le P'tit Train du Nord, comme toutes les voies de chemin de fer au Canada, a été à l'origine du développement régional des Laurentides. La colonisation du Nord n'aurait pu se faire sans le chemin de fer qui fut l'artisan principal de l'occupation agricole, du développement de l'industrie forestière et, plus récemment, du développement de l'industrie du ski.

La décision prise en 1981 par le ministre des Transports du Canada pénalise notre région et la place dans une situation défavorisante, comme nous l'avons souligné avec force en 1981.

Le P'tit Train du Nord est d'abord et avant tout un moyen de transport collectif qui se caractérisait par des tarifs accessibles pour la famille, les jeunes et les personnes âgées. Malgré la lenteur du trajet, il était fortement apprécié par les jeunes étudiants qui demeuraient dans le Nord et étudiaient soit à Saint-Jérôme, à Sainte-Thérèse ou à Montréal.

Alors les jeunes étudiaient au CÉGEP de St-Jérôme et de Ste-Thérèse et demeuraient à Mont-Laurier et ils utilisaient, sur une base régulière, le service de train. Je vous réfère à l'annexe VII qui identifie les tarifs à l'époque du service voyageur de VIA ainsi que l'horaire du service de trains passagers.

L'abandon du service a placé le compagnie d'autobus Voyageur en situation de monopole qui depuis 1981 s'est caractérisé par une diminution de services et une augmentation des tarifs. Nous serons en mesure d'ici un mois de&& préciser l'ampleur de ces réductions de services et d'augmentation de tarifs. Cependant, les premières informations dont nous disposons permettent de penser que l'augmentation des tarifs, particulièrement pour les longs trajets, a été supérieure à 10 p. 100 par année et ce pour les trois dernières années.

Cette perspective sociale du train de passagers complète la perspective économique reliée au coût du carburant et à sa relative rareté.

Mais le P'tit Train du Nord est surtout un service touristique relié aux activités, aux équipements et à tout le potentiel touristique des Laurentides.

Dès 1976, lors de la première demande d'abandon de service présentée par C.P. Rail, le C.R.D. Laurentides et l'Association touristique des Laurentides ont défendu le maintien d'un service de fin de semaine en relation avec l'activité touristique des Laurentides.

[*Traduction*]

the town of Mont-Laurier and other bodies appealed jointly to the courts to have the Minister's order in council declared invalid and to get an injunction against the carrying out of the order.

On December 18, 1981, the Federal Court of Canada dismissed the proceedings because they did not appear well founded. But on December 22, 1981, a notice of appeal of this decision was filed with the office of the Clerk of the Federal Court.

We are still awaiting a decision in the case. I would refer you to Appendix V, which contains the text of the appeal lodged with the Federal Court. And in addition to being without a decision, we are still without train service.

The P'tit Train du Nord, like all railway lines in Canada, was instrumental in developing the region through which it passed. The North could not have been settled without the railway, which made possible the development of farming, the forest industry and, more recently, the ski industry.

The decision made in 1981 by the federal Minister of Transport penalizes our region and places it at a disadvantage, as we pointed out forcefully in 1981.

The P'tit Train du Nord is first and foremost a means of mass transportation characterized by affordable fares for families, young people and the elderly. Despite its slowness, it was greatly appreciated by the young students who lived in the North and studied in St. Jérôme, Ste-Thérèse or Montreal.

The young people studying at the cégep in St-Jérôme and Ste-Thérèse and living in Mont-Laurier, they used the train regularly. I would refer you to Appendix VII, which gives the fares for passenger service in the days when we had passenger service, as well as the timetable of the passenger trains.

Abandonment of the service placed the Voyageur Bus Company in a monopoly situation, which has been characterized since 1981 by a decline in services and an increase in fares. In a month's time we will be in a position to specify the scope of these service reductions and fare increases. However, the earliest information available to us indicates that the increase in fares, particularly for long trips, has been higher than 10p. 100 per year, for the last three years.

This social aspect of the passenger train complements the economic perspective related to the cost of fuel and its relative scarcity.

But the P'tit Train du Nord is above all a tourist service tied to the activities, facilities and overall tourist potential of the Laurentian region.

Since 1976, at the time of the first request for abandonment of service presented by C.P. Rail, the C.R.D.L. and l'Association touristique des Laurentides have defended the maintenance of the weekend service suitable for the tourist activity of the Laurentian region.

[*Text*]

Je vous réfère ici à l'annexe IX qui identifie l'ensemble des mémoires qui ont été présentés depuis 1976 à la Commission canadienne des transports ainsi que l'ensemble des ordonnances qui ont été émises par la Commission, concernant ce service-là.

Ce service particulier a été conçu et créé par la région au prix d'efforts soutenus et avec, finalement, l'encouragement de la Commission canadienne des transports, du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec et avec, en fin de compte, la collaboration de C.P. Rail et de VIA Rail Canada.

Pendant trois hivers et pendant trois étés entre juillet 1978 et juin 1981, le P'tit Train du Nord a transporté au-delà de 58 000 passagers, soit en moyenne près de 10 000 passagers par saison. Durant cette période le train, opéré par VIA Rail Canada, ne fonctionnait qu'en saison touristique (hiver, été) et qu'en fin de semaine.

Toutes les enquêtes que nous avons faites à bord du train ont démontré l'intérêt des voyageurs pour le P'tit Train du Nord et pour la particularité du service offert tant par VIA que par les municipalités et les chambres de commerce aux différentes gares de la région.

L'enquête de 1979 démontre que 62 p. 100 des voyageurs avaient l'intention de répéter l'expérience, que 95 p. 100 avaient grandement apprécié leur voyage, que chaque voyageur dépense en moyenne 12,00 $ par voyage en plus du billet du train (Annexe V) et que 57 p. 100 des voyageurs ne seraient pas venus dans la région sans la présence du train.

Je vous réfère ici à l'annexe VIII qui est une enquête effectuée en 1979 à bord du train et dont vous avez la compilation détaillée dans l'annexe.

Le ski de randonnée, le ski alpin et le simple fait de faire un tour de train étaient les motifs majeurs de déplacement des voyageurs.

L'impact économique du train a été pendant la période citée de près de 700 000 $ sans compter les effets indirects engendrés par la publicité et la promotion du service et de la région.

Je vous réfère encore une fois aux annexes IX et XI, et VIII dans lesquelles vous retrouverez le détail de ces opérations.

Aujourd'hui, l'utilisation du tunnel du Mont-Royal et les concordances possibles des horaires avec ceux d'AMTRACK à la gare Centrale permettraient de percer un nouveau marché nord-américain qui déjà affectionne tout particulièrement la région de Mont-Trembant, qui est un des secteurs touristiques les plus développés de la région des Laurentides.

Ce service particulier que nous avons bâti entre 1976 et 1981 a été complètement démoli par une seule décision prise en 1981. Il nous apparaît important ici de vous faire un bref historique des preuves qu'il a fallu présenter à la Commission canadienne des transports pour obtenir gain de cause.

De 1976 à 1978, la région des Laurentides a eu la responsabilité de faire la preuve que le service du P'tit Train du Nord, axé sur le potentiel touristique et de plein air de la région des Laurentides, pouvait être «économiquement et socialement rentable».

[*Traduction*]

I would refer you at this point to Appendix IX, which lists all the briefs that since 1976 have been presented to the Canadian Transport Commission, and all the orders that have been issued by the Commission, regarding this service.

This particular service was conceived and created by the region at the cost of sustained effort, with the encouragement of the Canadian Transport Commission, the government of Canada and the government of Quebec, and ultimately with the cooperation of C.P. Rail and Via Rail Canada.

For three winters and three summers between July 1978 and June 1981, le P'tit Train du Nord transported over 58,000 passengers, i.e. an average of close to 10,000 passengers per season. During this period the train, operated by Via Rail Canada, operated only during the tourist season (winter, summer) and on weekends.

All the surveys we made on board the train have shown the interest the passengers have in le P'tit Train du Nord and the special nature of the service offered by both Via and the municipalities and chambers of commerce at the various stations in the region.

The 1979 survey shows that 62 per cent of the passengers intended to repeat the experience, that 95 per cent very much enjoyed their trip, that each passenger spends an average of $12.00 per trip in addition to the price of the train ticket (Appendix V) and that 57 per cent of the passengers would not have come to the region if the train did not exist.

I would refer you to Appendix VIII, which contains a detailed collating of the results of a survey carried out on board the train in 1979.

Cross-country skiing, downhill skiing and merely taking a train ride were the major reasons the passengers came.

During the period cited, the economic impact of the train was close to $700,000, not counting the indirect effects generated by the advertising and promotion of the service and the region.

I would refer you here once again to Appendices IX and XI, and VIII, in which you will find details of these operations.

Today, with the use of the Mont-Royal tunnel and synchronization of timetables with those of AMTRACK at Central Station, it would be possible to penetrate a new North American market which is already especially attracted to the Mont-Tremblant region, one of the most highly developed tourist area in the Laurentians.

This special service which we built between 1976 and 1981 was completely destroyed by a single decision in 1981. We feel it is important at this point to sketch for you a brief history of the evidence which we had to present to the Canadian Transport Commission to win our case.

From 1976 to 1978, the Laurentian region had the responsibility of proving that the service of the P'tit Train du Nord, based on the tourism and outdoor activities potential of the Laurentian region, could be "economically and socially profitable".

[*Text*]

Suite à l'audience de 1976 pendant laquelle le C.R.D.L. et l'A.T.L. demandaient un service touristique saisonnier de fin de semaine, la Commission canadienne des transports acceptait (ordonnance R 24509 du 21 mars 1977) la proposition régionale et demandait à C.P., aux organismes et aux gouvernements d'étudier attentivement toutes ces questions.

C'est la région qui prit l'initiative, dès l'été 1977, de faire la promotion du service de C.P. Rail et d'organiser des excursions de plein air dans les Laurentides.

Les résultats ne se sont pas faits attendre: l'achalandage, à l'été 1977, a augmenté de 38 p. 100. Lors de l'audience de septembre 1977, la Commission canadienne des transports a accepté et je cite l'ordonnance R 25450 du 19 septembre 1977 de maintenir le service le temps nécessaire pour la région de procéder à l'expérience prévue pour l'hiver 1977-1978.

Pendant cet hiver de 1977-1978, le C.R.D.L. et l'A.T.L. ont nolisé huit trains pendant huit semaines consécutives afin de démontrer clairement à la Commission canadienne des transports que ce service de fin de semaine pouvait fonctionner très bien, moyennant une mise en marché et des services adéquats.

Près de huit mille passagers ont ainsi profité des excursions du P'tit Train du Nord. En regard des aspects financiers de cette expérience, il faut souligner ici les éléments suivants:

il y a eu 7,159 passagers,
des Recettes de $59,293.50
un coût de location des trains de $91,901.99,
autres dépenses $12,088.50
un coût total de S103,989.50
un déficit de $44,696.20 et un ratio recettes/coûts de ,58

La Commission canadienne des transports a conclu que l'expérience de la région était amplement satisfaisante pour qu'elle ordonne à C.P. Rail d'opérer un tel service sur une base expérimentale. Je réfère à l'ordonnance R 26959 du 8 juin 1978.

C'est finalement le 12 juin 1979 que la Commission canadienne des transports rendait un verdict final favorable à la démarche de la région avec l'ordonnance no R 292129.

A chaque audience et lors de chacune des ordonnances de la Commission canadienne des transports jusqu'en 1979, le fardeau de la preuve incombait toujours à la région qui n'a pas hésité à se retrousser les manches. Une dizaine de municipalités de notre région ont investi des milliers de dollars et des centaines d'heures de travail bénévole pour «faire cette preuve». Des chambres de commerce, de nombreux groupes sociaux et des individus ont mis beaucoup de temps pour faire de cette expérience une réussite. Quatre longues années d'efforts collectifs, qui incluent ici la participation du gouvernement fédéral de 110 000 $ dans l'aménagement des pistes de ski de fond, et celle du gouvernement du Québec de 55 000 $, pour en arriver finalement à se faire dire que ce n'est qu'un train touristique et qu'il peut être supprimé du jour au lendemain.

Le 16 septembre 1983 à Winnipeg, le nouveau ministre des Transports du Canada, M. Lloyd Axworthy, laissait savoir clairement à la presse que certains services voyageurs qui

[*Traduction*]

Following the 1976 hearing, at which the C.R.D.L. and the A.T.L. requested a seasonal weekend tourist service, the Canadian Transport Commission accepted (Order R 24509 of March 21, 1977) the regional proposal and asked C.P., and the agencies and governments concerned to study all of these questions in some depth.

It was the region that took the initiative, beginning in the summer of 1977, to promote the C.P. Rail service and organize outdoor excursions in the Laurentians.

Results were swift: ridership in the summer of 1977, increased by 38p. 100. During the hearing in September, 1977, the Canadian Transport Commission agreed (Order R 25450 of September 19, 1977) to maintain the service long enough for the region to proceed with the experiment scheduled for the winter of 1977-78.

During the winter of 1977-78, the C.R.D.L. and the A.T.L. chartered eight trains for eight consecutive weeks in order to demonstrate clearly to the Canadian Transport Commission that this weekend service could operate well, given adequate marketing and services.

Close to eight thousand passengers took advantage of the excursions of the P'tit Train du Nord. With respect to the financial aspects of this experiment, the following elements should be emphasized at this point:

Number of passengers:	7,159
Revenue:	$59,293.50
Train Rental cost:	$ 91,901.00
Other expenses:	$ 12,088.50
	(organization and promotion)
Total cost:	$103,989.40
Deficit:	$44,696,2 0
	Cost Revenue ratio:.58

The Canadian Transport Commission concluded that the region's experiment was sufficiently satisfactory for it to order C.P. Rail to operate such a service on an experimental basis (Order R 26959 of June 8, 1978).

Finally, on June 12, 1979, the Canadian Transport Commission rendered a final verdict in favour of the region's action (Order No. R 292129).

At each hearing, and at the time of each of the Orders handed down by the Canadian Transport Commission up to 1979, the burden of proof always rested with the region, and it did not hesitate to take up this burden. A dozen of our region's municipalities invested thousands of dollars and hundreds of hours of voluntary work to prove our case. Chambers of commerce, numerous social groups and invididuals put in a lot of time to make the experiment a success. Four long years of collective effort, including $110,000 from the federal government toward the development of cross-country ski trails and $55,000 from the government of Quebec, all to be told it was only a tourist train and could be eliminated overnight.

On September 16, 1983, in Winnipeg, the new federal Minister of Transport, Mr. Lloyd Axworthy, told the press in no

[*Text*]

avaient été interrompus, il y a à peine deux ans, pourraient être remis en opération.

En effet, le ministre a demandé aux hauts fonctionnaires de son ministère et de VIA Rail, une révision complète des coupures effectives en 1981. Il veut savoir si la demande potentielle a augmenté pour certains services, et si les régions ont subi des conséquences négatives dues aux coupures de services.

Ainsi, deux liaisons interrompues en 1981 pourraient être remises en opération sous peu:

Premièrement, la liaison Winnipeg-Edmonton pour laquelle les coefficients ne sont pas disponibles. Je me réfère à l'annexe II qui est le texte ministériel dans lequel on ne retrouve pas effectivement les coefficients d'occupation et les ratio de recettes-coûts pour ce service.

Deuxièmement, la liaison Moncton-Edmunston qui avait un ratio recettes-coûts de 0.14 et un coefficient d'occupation de 21 p. 100.

Dans le cadre de ces révisions de coupures de 1981, le ministre des Transports devrait entreprendre sous peu des consultations auprès des régions affectées. Du même coup, le ministre déclarait: «I don't believe Via can just be a corridor railway in Central Canada».

La région n'attendait que cette ouverture pour retrousser encore une fois ses manches et demander au ministre Axworthy de remettre en service la liaison Montréal-Mont-Laurier ainsi que la liaison Montréal-Lachute-Ottawa.

Le 27 octobre 1983, le Conseil d'administration du CRD Laurentides votait une résolution à cet effet et l'acheminait au ministre ainsi qu'aux députés de la région. Je vous réfère à l'annexe IX pour le texte intégral de la résolution.

Cette demande fut appuyée par les principales municipalités et principaux organismes de la région: Ligne Montréal-Mont-Laurier: Les municipalités de Mont-Rolland, de Saint-Faustin, de Lac Carré, du Village de Saint-Jovite, de Labelle, la ville de Mont-Laurier, les chambres de commerce de Mont-Rolland, de Mont-Laurier, de Saint-Jerôme, de Mont-Tremblant, de Saint-Jovite, la Chambre de commerce, d'industrie et de tourisme des Laurentides, l'Association touristique des Laurentides et le Comité intermunicipal de développement économique de Labelle, les principaux intervenants qui font aujourd'hui partie de notre délégation.

Sur la ligne Montréal-Lachute-Ottawa, deux municipalités ont manifesté leur appui à la demande, soit la ville de Lachute et la municipalité du Canton de Grenville.

Les députés fédéraux de la région ont aussi emboîté le pas et ont soutenu les initiatives de la région. Le député de Pontiac-Gatineau-Labelle s'est adressé au ministre Axworthy en signifiant qu'il fallait d'abord assurer du maintien de la voie ferrée et, deuxièmement, demander qu'une étude soit entreprise immédiatement dans le but de rétablir les services passengers entre Montréal et Mont-Laurier.

Je vous réfère ici à l'annexe X dans lequel vous retrouverez les lettres des députés, M. Tom Lefebvre et M. Maurice Dupras, ce dernier étant avec nous aujourd'hui.

[*Traduction*]

uncertain terms that some of the passenger services that had been interrupted scarcely two years ago could be restored.

The Minister asked senior officials in his department and at VIA Rail for a complete review of the cuts made in 1981. He wants to know if the potential demand has increased for certain services and whether the regions have suffered negative consequences from the cuts in service.

Thus, two of the links interrupted in 1981 could be restored in the near future:

Firstly, the Winnipeg/Edmonton link for which statistical factors are not available (I would refer you at this point to Appendix II, which contains the text of the Minister's statement: he makes no mention of the ridership rate or the cost/revenue ratio for this service);

Secondly, the Moncton/Edmundston link, which had a cost/revenue ratio of .14 and a ridership factor of 21 per cent.

In the context of these reviews of the 1981 cuts, Transport Canada should soon undertake consultations with the affected regions. At the same time, the Minister said, "I don't believe VIA can just be a corridor railway in Central Canada".

The region was only waiting for this opening to roll up its sleeves once again and ask Mr. Axworthy to put the Montreal/Mont-Laurier and Montreal/Lachute/Ottawa links back into service.

On October 27, 1983, the Board of Directors of the C.R.D.L. passed a resolution to this effect and sent it to the Minister and to regional MPs. I would refer you to Appendix IX for the text of this resolution.

This request was supported by the main municipalities and bodies in the region: for the *Montreal/Mont-Laurier Line*: Municipality of Mont-Rolland, Municipality of St-Faustin, Municipality of Lac Carré, Municipality of the Village of St-Jovite, Municipality of Labelle, Town of Mont-Laurier, Mont-Rolland chamber of commerce, Mont-Laurier chamber of commerce, St-Jérôme chamber of commerce, Mont-Tremblant chamber of commerce, St-Jovite chamber of commerce, Laurentian chamber of commerce, industry and tourism, Association touristique des Laurentides, and the Comité intermunicipal de développement économique de Labelle, who are the main elements in our delegation today.

In the *Montreal/Lachute/Ottawa Line*, Town of Lachute, Grenville Township.

The regional MPs also supported the region's initiatives. The MP for Pontiac-Gatineau-Labelle spoke with Mr. Axworthy, pointing out that it was necessary first to ensure that the roadbed would be maintained and, second to ask that a study be immediately undertaken with a view to re-establishing passenger service between Montreal and Mont-Laurier.

I would refer you at this point to Appendix X, where you will find the letters from MPs Tom Lefebvre and Maurice Dupras—Mr. Dupras is with us today.

[*Text*]

En janvier 1984, le député de Labelle, M. Maurice Dupras, sollicitait des appuis des municipalités et des organismes du milieu aux démarches qu'il entendait faire auprès du ministre concerné. Le député d'Argenteuil, M. Robert Gourd, s'est lui aussi engagé à demander au ministre ce qu'il est possible de faire dans ces conditions.

C'est dans ce contexte que les organismes de la région ont décidé de mettre en place un comité régional d'étude sur les transports ferroviaires de passagers et de marchandises afin de véhiculer à la fois la demande de remise en service du P'tit Train du Nord, et de préparer une prochaine audience de la Commission canadienne des transports concernant la demande d'abandon du service marchandises cette fois-ci, de C.P. Rail sur la ligne Montréal-Mont-Laurier.

De plus, de nouveaux développements techniques viennent conférer à notre demande une autre dimension. En effet, VIA Rail Canada a reçu les autorisations nécessaires pour utiliser le tunnel du Mont-Royal, et pour ne plus utiliser la gare Windsor. Ainsi, ce que nous avions identifié dans notre proposition pour une relance des services voyageurs en région, en 1981, se concrétise aujourd'hui. Cette modification importante permet, comme nous l'avons souligné à l'époque, d'économiser du temps et de l'argent tout en permettant un meilleur accès au matériel ferroviaire.

Cet acquis techniques pourrait être complété par un projet de réaménagement de la gare de Saint-Martin jonction à ville de Laval. Même s'il nous a été impossible, à l'heure actuelle, de faire confirmer ce projet, nous croyons qu'il est en relation directe avec l'utilisation du tunnel du Mont-Royal, et le plan de rationnalisation des transports en commun intermodaux de la grande région de Montréal.

Quant au marché potentiel pour le P'tit Train du Nord, nous demeurons convaincus, sur la base de nos expériences antérieures, que, avec un plan de promotion bien orchestré auquel nous sommes encore tout à fait disponibles, à participer, permettra de se faire rapidement une bonne clientèle.

A cet effet, nous désirons vous souligner que la Chambre de commerce de Mont-Tremblant, qui s'occupe activement de l'organisation de congrès, a reçu d'un groupe de congressistes une demande quant à la possibilité d'un transport collectif autre que l'autobus.

Je vous réfère ici à la dernière annexe, l'annexe XII, qui est la correspondance échangée entre la Chambre de commerce, et son office de congrès de Mont-Tremblant, et Canadien Pacifique, dans lequel on identifie clairement le potentiel qui a été souligné par ce groupe de congressistes.

Évidemment, on aurait pu, monsieur le président, déposer beaucoup d'autres annexes techniques, qui permettent d'identifier le potentiel touristique. Mais, je voudrais simplement mentionner que dans la région des Laurentides, il y a, sur une base annuelle, au-delà d'un million de touristes qui y viennent et qui séjournent, soit dans les hotels, les motels, les résidences secondaires, dans les campings, ou toute autre forme d'hébergement.

De plus, j'exclus de ce million de visiteurs les gens de Montréal qui, familièrement, viennent faire ce qu'on appelle «un tour dans le Nord», en automobile, pour profiter à la fois de la

[*Traduction*]

In January 1984, the MP for Labelle, Mr. Maurice Dupras, asked for the support of municipalities and organizations in the area for the appeals that he intended to make to the Minister concerned. The MP for Argenteuil, Mr. Robert Gourd, also undertook to ask the Minister what could be done in the circumstances.

It was in this context that the regional organizations decided to set up a regional review committee on rail passenger and freight transport, both as a vehicle for the request for restoration of the P'tit Train du Nord service and to prepare for a coming hearing of the Canadian Transport Commission concerning C.P. Rail's request to delete freight service on the Montreal/Mont-Laurier line.

New technical developments are giving our request another dimension: VIA Rail Canada has received the necessary authorization to use the Mont-Royal tunnel and stop using Windsor Station. Thus, what we had identified in our proposal for a revival of regional passenger services in 1981 is becoming reality today. This major change makes it possible, as we pointed out at the time, to save time and money while allowing better access to railway rolling stock and materiel.

This technical advance could be complemented by a project to restore the Saint-Martin junction station in the town of Laval. Even though we were unable to have this project, confirmed we believe it is directly related to the use of the Mont-Royal tunnel and the plan to rationalize intermodal public transport in the Greater Montreal area.

In terms of the potential market for the P'tit Train du Nord, we remain convinced on the basis of our earlier experiments that with a well orchestrated promotional plan, in which we are prepared to participate, it will be possible to get a good clientele quickly.

In this connection, we wish to inform you that the Mont-Tremblant chamber of commerce, which is actively involved in the organization of conventions, has received a request from a group of conventioners about the possibility of some form of mass transportation other than buses.

I would refer you at this point to Appendix XII, which consists of the correspondence exchanged between the Chamber of Commerce and its Mont-Tremblant convention office, and Canadian Pacific, in which the potential pointed out by that group of conventioners is made very clear.

Obviously we could have appended a great many other more technical documents identifying the tourist potential. But I simply want to say that every year over a million tourists come to the Laurentians and stay there, in hotels and motels and summer homes and camp sites and other accomodation.

And that doesn't even include the million Montrealers who come up by car for a stay "in the North", to enjoy nature and our tourist facilities.

[*Text*]

nature et des équipements touristiques qui existent dans la région.

Les intervenants de la région des Laurentides regroupés au sein du Comité régional d'étude sur les transports ferroviaires ont deux demandes très simples à vous adresser.

Nous désirons d'abord être reçus en audience et nous sommes, comme je le mentionnais au début, très heureux d'avoir été effectivement reçus en audience auprès du comité permanent du Sénat.

Enfin, nous souhaitons que le comité permanent du Sénat appuie nos demandes et intervienne en notre faveur auprès du gouvernement du Canada.

Les efforts et les investissements en temps et argent que la région a consentis depuis 1976 pour maintenir les services ferroviaires méritent, pensons-nous, que, pour une fois, le gouvernement du Canada écoute avec sérieux et respect ce que nous avons à dire en ce qui concerne les services de transport par trains de passagers.

En terminant, je voudrais simplement vous référer, monsieur le président, si vous me le permettez, à ce que j'ai déjà dit concernant l'audience publique de la Commission canadienne des transports, qui aura lieu cet été et qui concerne le service marchandises. Je sais que ce n'est pas votre responsabilité immédiate, parce que le comité permanent du Sénat s'occupe actuellement d'une étude sur les services de VIA Rail Canada, mais pour nous, l'audience de cet été pose un certain problème.

En effet, l'avis d'audience qui a été publiée dernièrement convoque les différentes parties pour étudier, encore une fois, la demande d'abandon de CP pour le service marchandises en plein milieu de l'été. Les dates sont les suivantes: Le 9 juillet, le 11, le 12, et si nécessaire, le 13 juillet à Wakefield et Maniwaki, de même que les mardi 17 juillet et jeudi 19 juillet, de même que le vendredi 20 juillet 1984, à Ste-Agathe et à Mont-Laurier.

Notre comité régional a pris connaissance de l'avis d'audience et a décidé d'envoyer une lettre à la Commission canadienne des transports, lui disant que pendant la période de la mi-juillet, les entreprises industrielles, les commerçants et les gens d'affaires sont généralement en vacances, les usines étant fermées. Il serait extrêmement difficile de réunir les gens de la région pour pouvoir participer à une audience comme celle-là.

Nous tenions à vous mentionner ce fait, espérant que le comité pourrait peut-être intervenir auprès de la Commission pour supporter notre démarche qui vise à faire reporter cette audience en septembre. Je vous remercie.

The Chairman: Are there any questions of these witnesses?

Senator Stollery: Mr. Chairman, I am confused about this whole business because I do not know the City of Montreal and I do not know how the train lines run through the city.

Je n'ai pas compris cette question du tunnel. Ce tunnel sert à quoi exactement? Je n'ai pas compris le commentaire sur le tunnel.

M. Ducharme: C'est un tunnel qui passe sous le Mont-Royal, à partir de la gare Centrale, en direction nord. C'est un

[*Traduction*]

The concerned parties from the Laurentian region, grouped together under the Comité régional d'étude sur les transports ferroviaires, have two very simple requests to put to you.

First of all we wanted to be given a hearing, and we are, as I said at the outset, very pleased that your Committee has allowed us to make our presentation.

Second, we want the Standing Senate Committee to back our requests and intervene on our behalf with the Government of Canada.

We feel that in light of the efforts and investments in time and money that the region has expended since 1976 to maintain rail services, the Government of Canada should, for once, listen seriously and respectfully to what we have to say.

In conclusion I would just like to say, if I may, Mr. Chairman, something that goes back to what I have already said about the public hearing before the Canadian Transport Commission which is scheduled for this summer and will be looking into freight service. I know this isn't the immediate responsibility of your Committee, because you are currently involved in examining VIA Rail's services, but for us the hearing poses a special problem.

The notice of hearing, which was published recently, summons the various parties to examine yet another application by CP Rail to delete freight service, and it's scheduled for right in the middle of the summer. The dates are as follows: July 9, 11 and 12, and if necessary July 13 as well, in Wakefield and Maniwaki, and Tuesday, July 17, Thursday, July 19, and Friday, July 20, in Ste-Agathe and Mont-Laurier.

The regional committee learned of the notice of hearing through us and decided to send a letter to the Canadian Transport Commission saying that in mid-july industrial enterprises, stores and businesses are mostly on vacation, because the factories are closed. It's very difficult to get people together from the region to take part in a hearing like that.

We wanted to mention this to you in the hope that your Committee might perhaps be able to intervene with the Commission in support of our attempt to have the hearing postponed till September. Thank you.

Le président: Y a-t-il des questions à poser aux témoins?

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je suis tout à fait perdu dans toute cette question parce que je ne connais pas la ville de Montréal et je ne sais pas comment les lignes ferroviaires sont réparties sur tout le territoire urbain.

I didn't understand this question of the tunnel. What exactly is the significance of the tunnel? I didn't understand that part.

Mr. Ducharme: The Mont-Royal tunnel goes north from Montreal's Central Station under Mount Royal. It's Canadian

[*Text*]

tunnel par lequel les trains du Canadien National sortent de Montréal empruntant la direction nord, pour ensuite se diriger vers l'est ou vers l'ouest. Contrairement au train dont on a parlé dans le mémoire, le P'tit Train du Nord, au départ de la gare Windsor, celle de CP Rail à Montréal, devait emprunter un parcours par le West-Island de Montréal, parcours qui le ramenait en direction nord, à la gare Jean-Talon et qui prenait au-delà de 45 minutes, ceci, contrairement au parcours par le tunnel du CN qui, lui, doit prendre à peu près 10 ou 15 minutes.

À l'époque, on avait mentionné ce fait au ministre, lui demandant s'il était possible de faire sortir les trains de VIA par la gare Centrale au lieu de la gare Windsor. On économise ainsi du temps et de l'argent. On a aussi une meilleure disponibilité de matériel ferroviaire, puisque VIA peut piger directement dans la matériel de CN au lieu celui de CP. Nous savons, pour l'avoir expérimenté, que CP avait très peu de matériel roulant disponible. Si j'avais apporté une carte, cela aurait été plus clair, mais j'essaie de vous décrire du mieux possible la situation.

Le sénateur Stollery: Donc jusqu'à maintenant, le service était celui de CP et il devait faire le tour de l'île au lieu de passer par le tunnel.

M. Ducharme: Oui.

Le sénateur Stollery: Il n'y avait pas de service du CN, c'était un service du CP.

M. Ducharme: Oui, parce que la ligne Montréal-Mont-Laurier est une voie du Canadien Pacifique.

Le président: Pouvez-vous donner les distances comparatives par la gare centrale par rapport à la gare Windsor?

M. Ducharme: En terme de distance, en passant par le tunnel, je dirais que c'est un rapport de un sur quatre. Je ne peux pas vous le donner en kilomètres ou en milles. On gagne les trois quarts de la distance en passant par le tunnel. C'est peut-être un rapport de deux ou trois milles par rapport à 10 milles.

Le sénateur Stollery: Ce que vous demandez, c'est un service de la gare Centrale qui passe par le tunnel au lieu d'avoir l'ancien service du CP?

M. Ducharme: Oui.

Le sénateur Stollery: Pour le moment, il y a le problème avec la connection de AMTRACK qui arrive à la gare Windsor.

M. Ducharme: Oui.

Le sénateur Stollery: Qu'entendez-vous faire avec cela?

M. Ducharme: En 1981, nous avions mentionné ce fait, nous avions eu des discussions avec VIA Rail Canada. Effectivement, AMTRACK arrivait à Montréal à la gare Windsor. Les dernières décisions prises par le gouvernement du Canada à l'égard de VIA et de l'utilisation des gares Windsor et Centrale font en sorte que dorénavant, tous les trains de VIA utilisent exclusivement la gare Centrale et n'utilisent plus la gare Windsor. Cela veut dire que les trains de AMTRACK entrent à la gare Centrale. Donc on maximise la rentabilité ou les notions de rentabilité des jonctions entre les trains de AMTRACK et de VIA Rail Canada.

[*Traduction*]

National's tunnel, CN trains use it to get out of Montreal and then go either east or west. The train we spoke about in our brief, the P'tit Train du Nord, leaves Windsor Station, which is the Canadian Pacific station in Montreal, and has to go via Montreal's West Island, which takes it towards the north, to the Jean-Talon station. This takes over 45 minutes, as opposed to the CN tunnel route, which takes about 10 or 15 minutes.

We mentioned this to the Minister at the time, asking him if VIA trains couldn't leave from Central Station instead of Windsor Station. It would save time and money. There would also be more rolling stock available, since VIA could then make use of CN rolling stock directly instead of trying to get CP rolling stock. We know that CP has very little rolling stock available, because we're tried it out. If I'd brought a map it might perhaps have been easier to understand, but I'm trying to describe the situation to you as clearly as possible.

Senator Stollery: So til then the service was by CP and you had to go around the Island instead of taking the tunnel.

Mr. Ducharme: That's right.

Senator Stollery: There was no CN service, it was CP service.

Mr. Ducharme: Yes, because the Montreal-Mont-Laurier line is a CP track.

The Chairman: Can you give us comparative distances for Central Station and Windsor Station?

Mr. Ducharme: The distance in going by the tunnel, I would say, is a ratio of about one in four. I can't give it to you in kilometres or miles. But you save three-quarters of the distance by going by the tunnel. It's perhaps two miles instead of ten, or three instead of ten.

Senator Stollery: What you're asking for is service from Central Station via the tunnel, instead of the old CP service.

Mr. Ducharme: Yes.

Senator Stollery: At the moment there's a problem with the AMTRACK connection, which arrives at Windsor Station?

Mr. Ducharme: Yes.

Senator Stollery: What do you intend to do about that?

Mr. Ducharme: In 1981, when we mentioned this, we had had discussions with VIA Rail. AMTRACK trains were indeed arriving at Windsor Station. But the most recent Canadian government decisions about VIA and the utilization of Central and Windsor stations have meant that from now on VIA trains will use Central Station exclusively and will no longer use Windsor Station. This means that AMTRACK trains will come in to Central Station. So the most profitable use will be made of connections between AMTRACK and VIA Rail trains.

[*Text*]

Le sénateur Stollery: Ma deuxième question est la suivante: Quand ce service de train a été annulé, quel a été l'effet sur le tourisme qui provient des États-Unis par AMTRACK pour aller skier à Mont-Tremblant et dans les Laurentides? Est-ce qu'il y a eu une baisse de tourisme quand le train a été annulé? Est-ce que vous avez des chiffres?

M. Ducharme: Non, je ne suis pas en mesure de vous dire s'il y a eu une baisse de tourisme, particulièrement de skieurs américains qui utilisent AMTRACK pour venir à Montréal et se diriger ensuite dans les Laurentides. Au moment où fonctionnait ce train, il n'y avait pas de liaison fonctionnelle entre le réseau AMTRACK et le train de VIA qui venait dans la région. Par contre, ce que nous avons dit, s'il y avait aujourd'hui, avec l'utilisation du tunnel du Mont-Royal et la gare Centrale, une combinaison possible des horaires de train, on pourrait récupérer une clientèle de skieurs américains qui effectivement viennent au Mont-Tremblant, soit en avion ou en automobile. Je ne peux pas dire s'il y avait une connection à l'époque. On ne peut pas évaluer s'il y a eu une perte ou non.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Riley: To what use is the terminal being put now? What trains are operating now?

M. Ducharme: A ma connaissance, sous toutes réserves, c'est la responsabilité de VIA Rail d'opérer les trains; ce que nous avons pu apprendre dernièrement, c'est que presque tous les trains de VIA qui quittent la gare Centrale en direction de Québec et à peu près dans toutes les directions, utilisent le tunnel du Mont-Royal. C'était l'objectif que VIA s'était donné en 1981 et qui permettait de «rentabiliser» en partie ses opérations, c'est-à-dire de ne pas avoir à utiliser deux gares de chemin de fer à Montréal et ainsi de supporter le coût de deux gares de chemin de fer, de deux portes d'entrée et de sortie des différents trains. Alors je sais personnellement, car on a rencontré à l'époque les fonctionnaires de VIA Rail Canada, que c'est ce qui avait été souhaité. Ces démarches avaient été entreprises en 1981 pour atteindre ces objectifs. C'est en 1984 que l'objectif a été atteint; VIA est en mesure de pouvoir utiliser le tunnel du Mont-Royal et de «rentabiliser» ses services voyageurs.

Senator Riley: The Canadian Transport Commission was overridden by an Order in Council in 1981 which eliminated or cancelled the Canadian Transport Commission order number 25450. I understand that that was appealed. Is that right?

Mr. Ducharme: Yes.

Senator Riley: What was the result of that; it went before the Federal Court of Canada.

M. Ducharme: En Cour fédérale de première instance, les procédures ont été radiées, parce qu'elles n'hétaient pas à l'époque, selon le jugement de la Cour, je ne connais pas exactement le terme juridique, mais elles n'étaient pas conformes à la demande qui avait été faite par le gouvernement du Québec et différents organismes et municipalités qui remettaient en cause l'autorité du ministre à passer par-dessus la Commission canadienne des transports. A partir de là, une procédure d'appel a été intentée, toujours par le même groupe, c'est-à-

[*Traduction*]

Senator Stollery: My second question is this: when this train service was deleted, what was the effect on tourists coming from the United States by AMTRACK to go skiing at Mont-Tremblant and in the Laurentians? Was there a drop in tourism when the train was cancelled? Do you have any figures about this?

Mr. Ducharme: No, I can't tell you if there was a drop in tourism, specifically of American skiers using AMTRACK to go to Montreal and then going on to the Laurentians. At the time the train was running there was no operational connection between the AMTRACK network and the VIA train coming into the region. On the other hand, what we have said is that if today the Mont-Royal tunnel and Central Station were used, with connecting train schedules, it would be possible to recover a clientele consisting of skiers who now come to Mont-Tremblant by plane or car. I can't say how it was at the time when there were no connecting trains. There's no way of assessing whether there was a falling-off or not.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Riley: A quoi sert maintenant la gare? Quels sont les trains qui sont en service?

Mr. Ducharme: To the best of my knowledge, and I warn you I may be wrong, because it's VIA Rail's responsibility to run the trains, but what we've been able to learn recently is that almost all VIA trains leaving Central Station in the direction of Quebec City, and in virtually all directions, these trains use the Mont-Royal tunnel, almost all VIA Trains do. That was the goal VIA set for itself in 1981, to make its operations more profitable, not to have to use two railway stations in Montreal and support the costs of two stations and two arrival and departure points for different trains. I know personally that that was what they were hoping for, because we met at the time with official of VIA Rail Canada. Initiatives were undertaken in 1981 to reach these goals, and now in 1984 VIA is able to make use of the Mont-Royal tunnel and put its passenger services on a sounder financial footing.

Le sénateur Riley: Un décret en conseil de 1981 est venu supprimer ou annuler le décret 25450 de la Commission canadienne des transports. Je crois savoir qu'on en a appelé de cette décision. Est-ce exact?

M. Ducharme: Oui.

Le sénateur Riley: Qu'en est-il advenu? La cause a été portée devant la Cour fédérale du Canada.

Mr. Ducharme: The Federal Court of first instance dismissed the proceedings because in the Court's view they didn't conform to what had been—I don't know the exact legal term, but they weren't in accordance with the application that had been made by the Quebec government and various organizations and municipalities that questioned the authority of the Minister to by-pass the Canadian Transport Commission. On that basis there was an appeal brought by the same group, that is the Quebec government, the organizations and the municipalities.

[*Text*]

dire le gouvernement du Québec, les organismes et les municipalités.

Nous sommes toujours, aux dernières nouvelles, en attente d'une décision de la Cour d'appel fédérale. Il y a eu des jugements rendus dans l'Ouest du Canada sur des prodécures semblables, avec des résultats semblables à ceux que nous avons obtenus dans notre région en 1981 et 1982.

Le président: Vous dites que vous attendez le jugement. Est-ce que la cause a été entendue en appel?

M. Ducharme: Je ne pourrais pas répondre à cette question monsieur le président, je manque d'information à ce sujet.

Senator Riley: Was the argument used that section 64 would give the overriding power to the federal cabinet? Did your people use the argument that that was something that was designed to create immediately what was considered by the cabinet to be a conflict of the public interest, yet the cabinet Order in Council in this particular case waited four years before it overrode the Order of the Canadian Transport Commission. Was the argument used that it may not have been the intent of the legislators to give this power to the federal cabinet on a retroactive basis going back over a period of years?

M. Ducharme: Il est très difficile de répondre à votre question, je ne suis pas un expert devant les tribunaux et je ne suis pas un avocat. Je ne peux pas répondre en disant que oui ou non, cet article a été utilisé. Malheureusement, je ne peux pas répondre. Tout ce que je peux faire, c'est vous référer à une des annexes qui fait partie de notre document et qui est un texte du tribunal en question. Il s'agirait d'essayer d'y trouver les réponses qui pourraient effectivement répondre à votre question. Je n'ai pas la réponse immédiatement, malheureusement.

Je compléterai en disant que la requête déposée en Cour fédérale, conjointement par le gouvernement du Québec et les différents organismes et municipalités, a été défendue par les procureurs du gouvernement du Québec. J'ai eu l'occasion d'assister à l'audition de la cause en première instance. Je dois vous dire que je n'ai absolument rien compris du débat des avocats. Ils n'ont absolument pas parlé de chemins de fer. Ils ont parlé de débat constitutionnel ou d'aspects constitutionnels des différentes lois. Nous étions là pour parler de chemins de fer et on n'en a pas parlé. C'est peut-être la seule réponse que je peux vous donner, malheureusement. Je peux trouverl'ensemble des textes qui ont été produits à cet effet et les faire parvenir à votre comité.

Senator Riley: Yet the argument with respect to the authority of the cabinet was one of the basic arguments against the delay in passing an Order in Council countermanding the Order of the Canadian Transport Commission dating back a number of years.

M. Ducharme: Monsieur le sénateur, c'est une des procédures ou des démarches entreprises par la région, suite à la décision du ministre et du cabinet. Il y a eu, comme je l'expliquais tout à l'heure, des mémoires envoyés au ministre des Transports, à l'époque, pour lui souligner les conséquences néfastes de l'abandon du service voyageurs, de la création du monopole de transport par autobus, et le fait qu'on se ramassait avec des clientèles captives. Il y a eu des contre-propositions faites au

[*Traduction*]

At last report we were still waiting for a decision from the Federal Court of Appeal. There have been rulings in Western Canada on similar proceedings with results similar to those we obtained in our region in 1981 and 1982.

The Chairman: You say you're awaiting the decision. Has the appeal been heard?

Mr. Ducharme: I can't answer that question, Mr. Chairman, I don't have any information about that.

Le sénateur Riley: A-t-on invoqué le fait que l'article 64 donne un pouvoir déterminant au cabinet fédéral? Vos représentants ont-ils soutenu que c'était là une mesure conçue pour créer immédiatement ce que le cabinet considérait comme un conflit d'intérêt, et pourtant il a fallu attendre quatre ans avant que ce décret en conseil ne vienne annuler le décret de la Commission canadienne des transports. A-t-on soutenu que les législateurs pouvaient ne pas avoir eu l'intention de donner ce pouvoir au cabinet fédéral avec effet rétroactif sur une certaine période?

Mr. Ducharme: It's very difficult to answer your question, I'm not an expert in court procedure and I'm not a lawyer. I can't answer Yes, that section was used, or No. I'm sorry, I can't answer. All I can do is refer you to one of the appendices included in our document, which is a text from the court in question. The answers you're looking for might be found in there. I don't have an answer right now, unfortunately.

Let me add that the petition that was brought before the Federal Court jointly by the government of Quebec and the various organizations and municipalities was defended by Quebec government attorneys. I had the opportunity of attending the hearing of the case in first instance, and I must tell you that I understood not one word of what the lawyers were arguing about. They certainly didn't talk about railways. They talked about constitutional issues and the constitutional aspect of certain laws. All of us, we were there to talk about railways, and nobody talked about them. That may be the only answer I can give you, unfortunately. I can look for all the documentation that was produced with respect to the case and have it sent to your Committee.

Le sénateur Riley: Pourtant, cet argument au sujet du pouvoir du cabinet a été l'un des principaux qu'on ait invoqués contre le retard mis à adopter un décret en conseil annulant le décret de la Commission canadienne des transports qui remonte à un certain nombre d'années.

Mr. Ducharme: Senator, this is one among a number of proceedings or initiatives that have been undertaken by the region following the decision by the Minister and by Cabinet. As I explained earlier, briefs were sent to the then Minister of Transport pointing out to him the negative consequences of doing away with passenger service and creating a monopoly for bus transportation, leaving us stuck with a captive market. Counter-proposals were made to the Minister, in the context of

[*Text*]

ministre pour lui dire—dans une perspective de rationalisation qui était aussi le plan du ministère des Transports,—de nationaliser les services de VIA Rail comme tel. Il y a eu finalemnt des manifestations populaires, pour démontrer l'attachement que les gens avaient envers ce train-là et l'utilité qu'il avait.

Quand aux procédures légales qui ont été intentées, je dois dire que nous n'étions pas des spécialistes de droit, ou de droit constitutionnel, et même pas des spécialistes, pour aller nous promener devant les tribunaux. Ce n'est pas une approche que nous avons dans nos habitudes, car nous avons l'habitude de défendre nos dossiers sur une base rationnelle de ce que nous avons à défendre dans la région, et de ce que les gens veulent dans la région.

Il y a eu une démarche globale entreprise par le gouvernement du Québec, pour un certain nombre de services voyageurs qui avaient été coupés, avec la région 81, qui concernait la région chez-nous. Je vous ai écouté parler tout à l'heure du train de Montréal-Sherbrooke, si je ne me trompe pas; celui-là aussi a passé par le couteau ministériel, pour dire que ce train-là disparaît aussi. L'ensemble du service voyageurs a été repris par les procureurs du gouvernement du Québec qui se sont adressés à la Cour et, dans la bonne foi des démarches au niveau des régions comme nous, sans expérience au niveau des cours, sans expérience en droit constitutionnel, nous disons que c'est une façon de plus d'essayer de gagner ce que nous pensons mériter dans notre région, c'est-à-dire d'avoir un service de train passagers.

Le président: Ce dont a parlé le sénateur Riley, M. Ducharme, c'est un appel logé contre la décision; ce n'était pas contre le bien-fondé, mais sur la procédure suivie.

M. Ducharme: Je pense que c'est cela, oui.

Maintenant, si vous permettez, comme je disais tantôt, ce n'est qu'un élément parmi d'autres, ce qui ne nous enlève pas, dans notre région, qu'on est certain qu'un service de train voyageurs organisé en fonction de caractéristiques touristiques, aurait un potentiel très fort. On a démontré à l'époque que ce train-là a sa raison d'être, et on a fait des démarches pour qu'il soit mis en service, en tenant compte du fait que le ministre avait ouvert la porte en disant: Je pense qu'il y a certains trains qui pourraient être remis en service.

Or, s'il y a un train à Edmonton et un à Edmundston, on pourrait rétudier tout cela à la lumière de la nouvelle situation économique, et la nouvelle situation technique de VIA Rail que l'on a, pour qu'on puisse avoir ce train de nouveau dans la région. On ne veut pas non plus voir disparaître le service de train marchandises, parce que, à partir du moment qu'une décision serait rendue sur cette question, c'est la voie ferrée dans son entier qu'on perd et, dans cinq ou 10 ans, on sait qu'en terme de perspective de développement économique et pour la santé économique de la région, ce serait extrêmement néfaste.

Senator Riley: During the last session we may have set a precedent by acceding to the request of Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin that they would like to make representations in respect of their experience in investigating this matter. I was

[*Traduction*]

putting matters on a sounder financial footing, which was the idea, shared by the Department of Transport as well—making VIA Rail's service as such more profitable. And finally there were demonstrations by ordinary people, to show their attachment to their train, and its usefulness.

As for the legal proceedings that were instituted, I have to say that we were not experts in law, or constitutional law, and not even in appearing in court—that's not something that comes naturally to us. We usually defend our issues on the rational basis of what we have to defend in the region and what people in the region want.

The Quebec government undertook comprehensive action on a certain number of the passenger services that had been deleted, with region 81, which affected our region. I heard you talking earlier about the Montreal-Sherbrooke train, if I'm not mistaken, it also got chopped by the Minister and disappeared. Passenger service as a whole in Quebec was taken up by the Quebec government attorneys, who petitioned, or anyway went to court, and people like us, working at the regional level and not knowing anything about courts or constitutional law, we thought Well, it's one more way of winning what we think we deserve in our region, a passenger rail service.

The Chairman: What Senator Riley was talking about, Mr. Ducharme, was an appeal against the decision on the grounds not that the decision was unfounded but rather that the procedure had been improper.

Mr. Ducharme: I think that's right, yes.

Now, with your permission, as I was saying before, this is only one element among others, and it doesn't change the view of people in our region that a passenger rail service organized for the convenience of tourists would have great potential, and we proved at the time that this train has its own raison d'être, and we justified bringing it back into service, since the Minister had opened the door by saying, "I think there are certain trains that could be put back in service".

Now, if there's going to be a train to Edmonton, and to Edmunston, all this could be re-examined in the light of a changed economic situation and a changed technical situation at VIA Rail, so that once again we can have our P'tit Train back in the region and not lose our freight service, because the moment they decide that, the whole rail line is gone, and in five or ten years that would be disastrous for the region's economic health and development.

Le sénateur Riley: Au cours de la dernière session, nous avons peut-être établi un précédant en acquiesçant à la demande de MM. Mazankowski et Benjamin, ces derniers voulant faire part de leur expérience dans l'étude en question.

[*Text*]

wondering if we could extend the same courtesy to Mr. Duford.

The Chairman: Mr. Duford will be called as a witness next Wednesday, May 23.

Senator Stollery: What is the present condition of the rail from Central Station to Mont Laurier?

M. Ducharme: A partir de la gare Centrale jusqu'à la jonction St-Martin, à l'Île de Laval, soit à peu près une quinzaine de kilomètres, approximativement, à partir de la gare Centrale, la voie est effectivement entretenue selon les standards qui permettent au service voyageur de l'utiliser. Depuis 1981, la section qui va peut-être de St-Martin jonction,—mais je dis seulement peut-être parce que je ne suis pas un spécialiste des trains passagers,—mais qui va peut-être de St-Martin ou de Ste-Thérèse, un peu plus au nord, jusqu'à Mont-Laurier, soit sur la majeure partie du parcours, compte tenu du fait qu'il n'y a plus de trains passagers, évidemment, les compagnies de transport n'entretiennent plus cette voie-là en fonction des standards nécessaires pour faire rouler un service passagers; il est entretenu seulement pour un standard minimum, pour un train de marchandises. C'est la situation actuelle.

Senator Stollery: Do you have any information about the average sped of the train during the trials?

M. Ducharme: Non, je n'ai pas de renseignements sur cet aspect-là.

Senator Stollery: I gather there is not much competiton from the bus service. Have you made representations to the provincial government about the lack of competition?

M. Ducharme: Non, nous n'avons pas encore fait de représentation à cet effet. Il existe actuellement dans la région des études qui sont en train de se faire et en train de se compléter sur l'ensemble de la problématique du transport en commun dans la région, à partir du sud, Côte Ste-Thérèse, incluant la municipalité, en montant vers le nord, St-Jérôme et autres, sur la situation du transport en commun et dans le contexte de l'ensemble de la restructuration du transport en commun—de la restructuration des réseaux de transport en commun que le gouvernement du Québec commence actuellement à appliquer; je me réfère à la loi 46 du ministère du Transport du Québec qui crée des commissions intermunicipales de transport et qui apporte certains éléments de solution à cela.

Évidemment, cela ne règle pas le cas du monopole qui existe au nord de St-Jérôme jusqu'à Mont-Laurier, par la compagnie d'autobus Voyageur et dans le cadre des études qui sont en cours et en train d'être complétées, on va tenir compte de cet aspect-là car il y a un monopole et les effets du monopole se font sentir sur la quantité des services qui sont offerts à la population et aussi sur l'appui du service qui est offert à la population, avec une diminution d'un côté, et croissance des prix de l'autre.

Senator Stollery: Am I correct that the monopolies, that is, the bus service routes, are basically provided by the provincial government?

M. Ducharme: Oui, des routes,—les autobus, cela relève de la Commission du transport.

[*Traduction*]

Je me demandais si nous pouvions accorder le même privilège à M. Duford.

Le président: M. Duford comparaîtra mercredi prochain le 23 mai.

Le sénateur Stollery: Dans quel état se trouve actuellement la voie ferrée de la gare centrale à Mont-Laurier?

Mr. Ducharme: From the Central Station to the St-Martin junction, that is for a distance of approximately 15 kilometres from the Central Station, the tracks are maintained to passenger service standards. Since 1981, the railway companies have not maintained to the necessary standards the section from, I would guess, St-Martin junction—I'm not quite sure about this since I am not an expert on passenger trains—or Ste-Thérèse a little further north, to Mont-Laurier, in other words a major portion of the line, since there are no longer any passenger trains using it. This section is only maintained to the standards required for a freight train. That's how things stand at present.

Le sénateur Stollery: Quelle a été la vitesse moyenne du train durant les essais?

Mr. Ducharme: No, I have no information about that particular aspect of the issue.

Le sénateur Stollery: Si je comprends bien, le service de transport par autocar n'offre pas tellement de concurrence. Avez-vous posé la question aux autorités provinciales?

Mr. Ducharme: No, we have not yet made any representations regarding this matter. Studies are being conducted on the public transportation problem in the region, from Ste-Thérèse in the south, including the municipality, moving up to St-Jérôme in the north, and on the restructuring of the entire public transportation system. The Quebec government has also taken some measures in this regard. I am referring here to Bill 46 of the Quebec Department of Transport which calls for the creation of intermunicipal transport committees to come up with some solutions.

This does not, of course, solve the problem of Voyageur's monopoly over passenger transportation north of St-Jérôme and on up to Mont-Laurier. The studies that are being conducted will examine this situation and its impact on the level of service provided to the public, in terms of service reductions and price increases.

Le sénateur Stollery: Ai-je raison de dire que les monopoles, c'est-à-dire les routes du service de transport par autocar, sont principalement accordés par le gouvernement provincial?

Mr. Ducharme: Yes, the roads bus service is the responsibility of the Transport Commission.

[*Text*]

Senator Riley: Along the abandoned line, have any of the passenger rail stations been removed or have they just been closed? Could they be put back into use?

M. Ducharme: Vous avez raison. Les gares sont restées en place; elles avaient été fermées presque complètement. D'ailleurs, depuis de nombreuses années, même quand le service voyageurs existait—on pourrait, je crois, vous présenter un dossier assez volumineux sur la situation des gares dans la région—la plus part des municipalités ou des groupes communautaires de toutes sortes ont fait des tentatives auprès d'une filiale de Canadien Pacifique, Marathon, qui vend des immobilisations, pour tenter de s'approprier ces gares, de leur maintenir une vocation de chemin de fer en en faisant des centres communautaires ou des restaurants, à certains endroits. De cette façon les gares pourraient retrouver un certain aspect unique, disparu au moins depuis une trentaine d'années. Évidemment, les gares sont toujours en place et il y a des sociétés historiques dans la région, actuellement, qui font une étude de la valeur architecturale des gares afin de voir comment on pourrait les rénover pour être plus présentables qu'elles le sont.

Le président: Ce qui veut dire que, si le train était rétabli, il y aurait une utilisation de ces gares?

M. Ducharme: Le train a déjà fonctioné, pendant de nombreuses années; particulièrement, je vous réfère à l'expérience de 1977-1978, lorsqu'on a utilisé les trains; les gares étaient exactement dans le même état qu'actuellement, ce qui ne nous empêchait pas de les utiliser. Par contre, certaines gares nécessiteraient des réparations; il y a des groupes et des municipalités qui seraient prêts, qui ont déjà démontré qu'ils étaient intéressés à participer à une remise en opération sur une base multifonctionnelle des gares. À ce moment, il faut aller au-delà de l'utilisation de gares de chemins de fer; si le service est essentiellement un service de fin de semaine, alors, pendant la semaine le bâtiment peut, et devrait servir à des fins communautaires.

Senator Riley: Is it intermodal with buses?

M. Ducharme: Il y en a qui servaient de gares internationales avec des autobus, mais c'est une minorité. Cela pourrait être développé, particulièrement sous l'aspect touristique, pendant les fins de semaine lorsqu'un grand nombre de voyageurs descendent du train dans une municipalité donnée. Il pourrait y avoir des services d'autobus pour les conduire aux endroits désirés, par exemple les pentes de ski, les pistes de ski de fond ou les hôtels de villégiature qui sont à peu près à quatre, cinq ou 10 kilomètres de la gare.

Tout cela avait été d'ailleurs vérifié dans les années 1977, 1978, avec succès.

Senator Riley: I understand that a new proposal has been made to offer a VIA service from Ottawa to Mirabel. Have you heard anything about that? If so, what do you think about that?

M. Ducharme: On a entendu parler, monsieur le sénateur, d'une proposition de VIA pour un train rapide entre Montréal,

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Le long de la ligne ferroviaire qui a été abandonnée, y-a-t-il des gares de passagers qui ont été remises en service ou si elles ont tout simplement été fermées? Pourraient-elles être remises en service?

Mr. Ducharme: You are correct. The stations have not been torn down. They had been shut down almost completely. For many years now, even when there was passenger service—I have a rather considerable file on the status of train stations in the region—most municipalities and all kinds of community groups have been in touch with a subsidiary of Canadian Pacific, Marathon, which deals in real estate, in an attempt to buy up these stations and to breath new life into them by converting them to community centrs or restaurants. The stations would once again become special and would regain some of the lustre they had thirty years ago. Historical societies in the region have been studying their architectural value to see whether or not they could be renovated and made more presentable.

The Chairman: What you are saying is that, if passenger service were restored, the stations would be put back into operation?

Mr. Ducharme: The stations were in use for many years back when the trains were running. When an experiment was conducted in 1977-78, the stations were in exactly the same condition they are in now and that did not prevent us from using them. However, if service was restored, some stations would be in need of repair. Groups and municipalities are prepared and have expressed the desire to participate in a venture which would ensure that the stations serve many purposes. We must look beyond their use as railway stations. Since train service is provided essentially on weekends, during the week, the buildings could and should be used for community purposes.

Le sénateur Riley: Est-ce un système intermodal utilisant des autocars?

Mr. Ducharme: Some were used as international stations and provided bus service, but only a few. This aspect could be developed, particularly in connection with tourism. During the weekends when many passengers get off the train in a given municipality, buses could be waiting to bring them to various locations, for example, to the ski slopes, to the cross-country trails or to the resort hotels located four, five or ten kilometres from the station.

This proposal was considered in 1977 and 1978 and was found to be a good idea.

Le sénateur Riley: Je crois savoir qu'une nouvelle proposition a été faite en vue d'offrir un service VIA Rail entre Ottawa et Mirabel. En avez-vous entendu parler? Dans l'affirmative, qu'en pensez-vous?

Mr. Ducharme: There has been some talk, Mr. Senator, of a VIA proposal calling for a rapid train service between Mont-

[*Text*]

Ottawa, et Toronto, en passant par Mirabel, une excellente chose à la fois pour la clientèle des différentes villes et aussi pour l'aéroport de Mirabel, dans notre région.

On a entendu parler—possiblement que vous aussi en avez entendu parler, il y a quelques années—d'un projet qui émanait du maire de Montréal pour une liaison rapide, Montréal-New York. Le maire de Montréal avait dit à cette époque qu'il verrait très bien que ce train fasse un petit détour par Mirabel. Il y a eu de la part du gouvernement du Québec tous les projets de trains rapides Montréal-Mirabel, ce que l'on appelait le «Tram», à l'époque; c'est toujours sur la même voie que celle dont on parle.

Si un jour cela se produisait, ce serait encore mieux pour nous parce que l'on pourrait avoir accès à la clientèle de Montréal, une clientèle de 2.5 millions. On pourrait amener cette clientèle très rapidement jusqu'à la hauteur de Mirabel, les transférer dans un train touristique qui relierait le Nord avec tout l'agrément qu'il y a à l'intérieur de ce train. Cela serait à la fois un moyen de transport, à la fois une activité touristique, et culturelle pour les gens; ce serait l'idéal.

Senator Riley: In reverse, you could take them—what's the nearest station to Mirabel, St-Jovite?

Mr. Ducharme: St-Jérôme.

Senator Riley: Then you could also use the train going from Ottawa to the closest point to Mirabel which could transport passengers by your tunnel route to Montreal, which would increase your ridership?

M. Ducharme: A l'époque du train rapide de Montréal-Mirabel, il était prévu dans les plans une station de correspondance et de rabattement à la hauteur de Mirabel, à l'endroit qu'on appelle St-Janvier, à quelque cinq ou six kilomètres au sud de St-Jérôme. Cette gare pourrait, si elle était construite, idéalement servir de gare de rabattement pour la clientèle qui provient de l'Ouest, Ottawa, Toronto et ailleurs, ainsi que de Montréal. Hypothétiquement cela serait rapide, on débarquerait à St-Janvier pour transférer dans un autre train montant dans le Nord. C'est plausible comme situation.

Senator Riley: And by the same token go from St-Jérôme to Montreal?

Mr. Ducharme: Yes.

Senator Riley: I have no further questions.

Senator Muir: Mr. Chairman, I should like to make an observation that Mr. Ducharme should be commended along with all of those who were involved in this for the efforts they have been making. I do not know if I ever recall the unfolding of a story that has gone on for so long and the tremendous amount of hard work that must have been involved. At the same time I should like to commend the unsung heros for doing an extremely fine job. Oftentimes we take so much of that for granted but it is nice to know that somebody is looking after us. I understand that you have been engaged in this since 1981?

M. Ducharme: Depuis 1976.

[*Traduction*]

real, Ottawa and Toronto, via Mirabel, which would be a marvellous thing for the customers in the various cities and for Mirabel airport in our region.

There was also some talk—perhaps you are aware of this—several years ago of a project which was the brainchild of the Mayor of Montreal calling for a rapid train linking Montreal and New York. At the time, the Mayor of Montreal had said that he could very well see this train making a small detour to Mirabel. The Quebec government has also come up with many rapid train projects to link Montreal and Mirabel, the so called "tram", still using the same tracks.

If these projects ever became a reality, it would be even better since we would be plugged into Montreal which represents. 2.5 million potential customers. These people could be transported quickly up to Mirabel and could then tranfer to a comfortable tourist train linking up to the North. The train would be both a means of transportation and a tourist and even cultural activity for the public. It would be ideal.

Le sénateur Riley: Aussi, on pourrait les transporter jusqu'à—quelle est la gare la plus proche de Mirabel, St-Jovite?

M. Ducharme: C'est St-Jérôme.

Le sénateur Riley: Vous pourriez également prendre le train qui part d'Ottawa jusqu'à la gare la plus proche de Mirabel et qui emprunterait votre tunnel jusqu'à Montréal, ce qui aurait pour effet d'accroître le nombre de passagers qui utilisent cette route.

Mr. Ducharme: When there was talk of a rapid train between Montreal and Mirabel, plans had been drawn up to build a transfer point station at a place called St-Janvier located five or six kilometres south of St-Jérôme. If this station were built, it could also serve as a transfer point for passengers coming from western Canada, Ottawa, Toronto and even Montreal, for that matter. Passengers would transfer at St-Janvier to another train which would continue on in a northward direction. It's a plausible scenario.

Le sénateur Riley: Et du même coup, on se rendrait de St-Jérôme à Montréal?

M. Ducharme: Oui.

Le sénateur Riley: Je n'ai plus de question.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, j'aimerais faire observer que M. Ducharme ainsi que tous ceux qui ont participé à ce projet devraient être félicités. Je ne sais pas si je me rappelerai jamais le dénouement d'une histoire aussi longue et la somme incroyable de dur labeur qu'elle a dû nécessiter. J'aimerais aussi féliciter tous ceux qui ont travaillé dans l'ombre, de leur grand souci de perfection. Souvent il nous arrive d'oublier qu'un travail a été fait et qu'il fait bon se sentir apprécié. Je crois savoir que vous travailliez à ce projet depuis 1981?

Mr. Ducharme: Since 1976.

[*Text*]

Senator Muir: You mention on page 5 about your proposals to the minister and you finalized that top paragraph on page 5 by saying what a waste of time it was because the minister did not even bother to respond to your proposal and I find that very unusual. If it was the Honourable Jean-Luc Pepin my experience with him in the House of Commons and as a minister of a different portfolio is that he has always been very prompt in getting back to people and dealing with members of the public. Perhaps he was not giving you the answer you wanted, but he always came back with a reply. Was there not a follow up to ascertain if something happened as to why you did not get a response?

Senator Riley: You should have asked me.

Senator Muir: I speak from experience, Senator Riley, and I can only say what I know from experience of Jean-Luc Pepin and I am wondering if there was a follow up and if not, why that was so.

M. Ducharme: A l'époque où nous avons présenté à la fois un premier mémoire au ministre pour lui souligner les impacts négatifs de l'abandon d'un service passager et, par la suite une proposition pour améliorer le service en question, nous avons reçu des accusés de réception disant qu'on avait reçu le dossier. Il n'y a jamais eu, en ce qui concerne notre organisation, des suivis donnés à cette proposition, à savoir si elle était bien fondée ou recevable de la part du ministère des Transports et si elle correspondait à une certaine logique dans la rationalisation des services.

Je pense que la décision avait été prise pour un ensemble de services. Le ministre ne voulait revenir sur aucune décision; conséquemment on n'a pas reçu de commentaires, exception faite d'accusés de réception. C'est ce qui nous avait amenés, si vous le permettez, à organiser une manifestation populaire avec au-delà de 1,500 personnes pour dire: Ce train-là, on veut le conserver.

Senator Muir: Thank you. There has been much effort made by many people, and co-ordinated so well, in what you have been trying to do, even though you have not been successful. On page 6 of your brief, you mention filing a notice of appeal on December 22, 1981 of the Federal Court decision. You are still awaiting that decision. I am not a lawyer, but we have a brilliant lawyer in the person of our chairman. That was in 1981 and this is now 1984. Can you tell us why it takes so long to move one way and another on some of these things?

The Chairman: As you may recall, senator, I asked Mr. Ducharme if the case had been heard. I do not know the date for the hearing. I cannot explain it. I would have to check the files of the Federal Court to see what happened.

Senator Muir: But the Federal Court does take a long time to come to the point and say "We are going to deal with this". Are they overloaded to that extent?

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Vous mentionnez à la page 5 les propositions que vous avez faites au ministre et vous concluez ce premier paragraphe de la page 5 en disant qu'il s'agissait d'une véritable perte de temps parce que le ministre n'a même pas pris la peine de répondre à votre proposition, ce que je trouve très inhabituel. Si vous avez eu à faire à l'honorable Jean-Luc Pepin, je puis vous dire, d'après les contacts que j'ai eus avec lui à la Chambre des communes et lorsqu'il était ministre d'un autre portefeuille, qu'il répond toujours très promptement aux gens qui s'adressent à lui; même si ce n'était pas avec la réponse que vous souhaitiez entendre, il vous en fournissait toujours une. Avez-vous vérifié pourquoi vous n'avez pas obtenu de réponse?

Le sénateur Riley: Vous auriez dû me le demander.

Le sénateur Muir: Je parle en connaissance de cause, sénateur Riley et je ne puis que parler d'après les contacts que j'ai eus avec l'honorable Jean-Luc Pepin, et je vous demande si vous vous êtes informé et sinon, pourquoi.

Mr. Ducharme: When we submitted a brief to the minister to underscore the negative consequences of abandoning passenger service on this route and subsequently, when we submitted a proposal calling for improved service, we were sent an acknowledgment of receipt. As far as our organization is concerned, this proposal was not studied with a view to determining its validity or acceptability to the Department of Transport or its compatibility with the plan to rationalize rail services.

I think that the decision was made for a variety of services. The minister did not want to come back on any earlier decisions. Consequently, we received no feedback or comments whatsoever, only an acknowledgment. This prompted us to organize a public demonstration in which more than 1,500 people participated. We wanted to make it clear that we wanted service to be restored.

Le sénateur Muir: Merci. Il y a eu des efforts considérables de la part d'un grand nombre de personnes et ils ont été fort bien coordonnés pour réaliser vos projets, même si vous n'avez pas réussi. A la page 6 de votre mémoire, vous mentionnez le dépôt d'un avis d'appel le 22 décembre 1981 contre une décision de la Cour fédérale. Vous attendez toujours cette décision. Je ne suis pas avocat, mais vous avez un brillant avocat en la personne de notre président. Ces événements se sont déroulés en 1981 et nous sommes maintenant en 1984. Pouvez-vous nous dire pourquoi il faut tant de temps pour prendre une décision sur certaines de ces choses?

Le président: Comme vous pouvez vous en souvenir, sénateur, j'ai demandé à M. Ducharme si le cas avait été entendu. J'ignore la date des audiences. Je ne puis l'expliquer. Il faudrait que je consulte les dossiers de la Cour fédérale pour voir ce qui s'est produit.

Le sénateur Muir: Mais il faut beaucoup de temps à la Cour fédérale pour prendre une décision et s'arrêter sur une question. Est-elle si débordée?

[*Text*]

The Chairman: We shall have a witness before us next week who may enlighten us on this. I should mention that I am not involved in this case whatsoever.

Senator Muir: I may be unfair in asking you the question.

Senator Adams: Mention was made of losing nearly a million passengers because of the train being taken off. I was wondering whether business people in the community were being affected. Possibly hotels and other businesses may have suffered. I would like to know what percentage of people have experienced a slow-down in business because of the lack of service. You mentioned that a train ride could cost $12, but it now costs considerably more to travel by plane to, for instance, the ski resorts and other sport areas. Do you know what percentage of local business people have been affected in the community?

M. Ducharme: En ce qui concerne les activités touristiques, l'hôtellerie, etc., il faut dire que l'on ne parle pas de millions de passagers mais de milliers de passagers. Sur une distance de l'ordre de 60 kilomètres, entre le premier point de débarquement dans la région, la gare de Piedmont et les points plus au nord, jusqu'à Labelle ou l'Annonciation, qui sont des centres touristiques, il y a peut-être au-delà de 60 à 70 et même 80 kilomètres.

Si on a un train de 600 ou 800 personnes, ces 800 personnes vont se répartir entre les 10 ou 12 gares sur le parcours. Une fois qu'elles auront mis pied à terre, elles vont se répartir dans le paysage pour aller trois dans un centre de ski, cinq dans un hôtel, six dans un bar, etc.

Il est évident que pour chacun des commerces, pris individuellement, l'impact peut sembler peu important. Ce qui nous intéresse, c'est l'impact global de l'ensemble de la clientèle et son effet d'entraînement.

Sur ce sujet, je dirais que dans les années 1977-1978, dans un hôtel qui s'appelle l'hôtel Estérel, situé à peu près à 15 kilomètres de la gare de Ste-Marguerite-Station,—un établissement hôtelier qui n'est pas susceptible d'avoir une clientèle qu'il vient chercher directement à la gare,—à tous les dimanches qu'un train se rendait dans le Nord, l'on constatait une augmentation de sa clientèle. Ce sont des effets d'entraînement indirects qui ont été sentis, qui nous ont été présentés par différents hôtelliers.

C'est la façon dont je peux répondre à votre question, monsieur le sénateur; comme je vous l'expliquais, il y a un phénomène de diffusion de la clientèle. Si on parle d'un train de 500 ou de même 1,000 personnes, cette clientèle se diffuse sur l'ensemble du territoire.

Senator Adams: Is either the provincial or federal government putting in more air strips in some of the communities?

M. Ducharme: Il y a toujours des possibilités d'opter pour d'autres moyens de transport. Ce que l'on a pu constater depuis la disparition du service de trains passagers, le seul moyen de transport collectif disponible, c'était le service d'autobus de la compagnie Voyageur, une situation de monopole.

[*Traduction*]

Le président: Nous entendrons un témoin la semaine prochaine qui pourra nous éclairer sur cette question. Je tiens à mentionner que je ne suis nullement concerné par ce cas.

Le sénateur Muir: Il serait peut-être déloyal de ma part de vous poser la question.

Le sénateur Adams: On a mentionné la perte de près de un million de voyageurs en raison du retrait du train. Je me demandais si les entreprises de la localité avaient été touchées. Il est possible que les hôtels et d'autres entreprises aient pu en souffrir. J'aimerais savoir combien de personnes ont connu un ralentissement dans leurs affaires en raison du manque de service. Vous avez dit qu'un passage coûtait 12 $, mais maintenant il coûte beaucoup plus cher de se déplacer par avion, par exemple, pour se rendre aux stations de ski et à d'autres lieux de sport. Savez-vous quel pourcentage d'hommes d'affaires locaux ont été touchés?

Mr. Ducharme: As far as tourism and the hotel industry are concerned, I must remind you that we are speaking about thousands of passengers, not millions. Between Piedmont Station, the first stop on the line and other stations further north up to Labelle or l'Annonciation, there is a distance of 60 or 70 or maybe even 80 kilometres.

If a train can carry 600 or 800 passengers, these 800 people will disembark at the 10 and 12 stations along the route. Once they have disembarked, they will go off in different directions, for example, three to a ski resort, five to a hotel, six to a bar, etc.

Therefore, for each individual business in the region, the impact might seem minimal. What interests us is the global impact of these passengers and the spinoff effects of this ridership.

On this subject, I would add that in 1977 and 1978, one hotel by the name of Hôtel Estérel, which is located about 15 kilometres from Ste-Marguerite Station, noticed that business would pick on those Sundays when there was train service. Prior to that time, the hotel did not normally get customers as a result of the train route. This increase in business is an indirect spinoff effect and it has been felt by different hotels in the region.

That's the only answer I can give you, Mr. Senator, since as I explained to you, if a train carries 500 or even 1,000 passengers, the benefits will be spread out over the region.

Le sénateur Adams: Est-ce que le gouvernement provincial ou fédéral prévoit plus de pistes d'atterrissage dans certaines des localités?

Mr. Ducharme: We could always opt for other modes of transportation. We have noticed that since passenger rail service was abandoned, the only public means of transportation is the bus service provided by Voyageur, which is in a monopoly situation.

[*Text*]

Ce que l'on écrivait dans notre mémoire—et, dès que possible, l'on terminera nos enquêtes sur le service Voyageur—c'est qu'il y a eu une augmentation des tarifs de l'ordre de 10 p. 100 par année et une diminution dans la quantité de services offerts par le monopolisateur, qui est Voyageur. Conséquemment, c'est la population en général qui est pénalisée à cause de cette situation.

Comme vous le dites, il y a toujours la possibilité de trouver une alternative; il s'agit de savoir à quel coût on la trouvera. Si le coût est de 50 p. 100 supérieur à ce qui existait il y a trois ans, c'est une alternative qui devient assez dispendieuse pour les individus, à ce moment-là.

The Chairman: Honourable senators, if there are no further questions, may we have a motion that the 12 exhibits mentioned in Mr. Ducharme's presentation be filed as exhibits of the minutes of this committee?

Senator Muir: I so move.

Hon. Senators: Agreed.

Le président: Il me reste le plaisir de remercier M. Ducharme et ses collègues pour leur présentation et information additionnelle qu'ils nous ont apportée à la suite des questions. Vous nous avez bien présenté votre cas; je vous assure qu'il recevra notre entière attention.

M. Ducharme: Merci, monsieur le président.

La séance est levée.

[*Traduction*]

As we mentioned in our brief, and this will become clearer once we have completed our study on the Voyageur service, fares have increased by about ten per cent a year, while the quality of the service provided has declined. Consequently, the general public is penalized because of this situation.

As you say, there is always the possibility of finding an alternate means of transportation, but at what cost? If the cost is 50 per cent higher than it was three years ago, it becomes a rather costly alternative for users of the service.

Le président: Honorables sénateurs, s'il n'y a plus d'autres questions, quelqu'un peut-il proposer que les douze pièces mentionnées dans l'exposé de M. Ducharme soient déposées pour être annexées au procès-verbal de ce Comité?

Le sénateur Muir: Je le propose.

Des voix: Adopté.

The Chairman: I want to thank Mr. Ducharme and his colleagues for their presentation and for the additional information supplied in response to our questions. You have presented your case very well and I can assure you that we will give this matter our careful consideration.

Mr. Ducharme: Thank you, Mr. Chairman.

The meeting adjourned.

APPENDIX "TC-8-A"

CANADIAN BROTHERHOOD OF RAILWAY, TRANSPORT AND GENERAL WORKERS

Many improvements have been made in VIA since its establishment. Having questioned many of my fellow workers I will enumerate for you some of these positive changes.

—management re-organization
—development of inter-modal services
—greater consciousness of cost-efficiency
—development of new products
—re-examination and re-negotiation of out-moded labour practices. This includes issues such as on-train bilingualism, crew composition, uniforms, redefining job descriptions
—better identification and response to markets
—new maintenance facilities under our own control

—more and better advertising
—more government support
—more and improved employee training
—new inter-city/regional equipment on order

—re-evaluation and re-establishment of routes
—greater public recognition of the need for good passenger trains
—the front-line project: walk a mile in my shoes
—up-grading of stations
—inventory control computerization
—a commitment to participatory management
—seat sales
—CanRailPass
—better screening of new employees
—more control of our own fate
—improved selection of fast foods
—our own Headquarters building
—better track beds
—Senate support

It's not Nirvana yet.
But we're getting there.
The rebuilding of something as complex as a Canadian passenger rail system cannot be done overnight.

But we must have a sense of direction.
And that direction is upward.

APPENDICE «TC-8-A»

FRATERNITÉ CANADIENNE DES CHEMINOTS, EMPLOYÉS DES TRANSPORTS ET AUTRES OUVRIERS

De nombreuses améliorations ont été apportées à VIA Rail depuis sa création. Après concultation auprès de mes collègues, je vais vous énumérer certains des changements positifs:

—restructuration administrative
—développement de services intermodaux
—gestion axée sur la rentabilité
—mise au point de nouveaux produits
—réexamen et renégociation de pratiques ouvrières dépassées, notamment en ce qui concerne le bilinguisme dans les trains, la composition des équipes, les uniformes, la modification des exposés de fonction
—études des marchés et marketing améliorés
—nouvelles installations de maintenance contrôlées directement par nous
—campagne de publicité plus intensive
—aide accrue du gouvernement
—formation intensive et améliorée offerte aux employés
—commande de nouveau matériel pour le service intervilles et régional
—réévaluation et rétablissement des routes
—reconnaissance par le public de la nécessité de trains de voyageurs modernes
—opération «en direct avec la clientèle»
—rénovation des gares
—informatisation du contrôle des stocks
—engagement à adopter la cogestion
—ventes de places
—CanRailPass
—meilleure sélection des nouveaux employés
—plus de contrôle sur notre propre sort
—choix amélioré des aliments pré-aprêtés
—notre propre siège social
—réfection des lits des rails
—appui du Sénat

Nous n'avons pas encore atteint le Nirvâna.
Mais nous y arriverons.
La modernisation d'un système aussi complexe que le réseau canadien de transport ferroviaire des voyageurs ne peut se faire du jour au lendemain.
Mais nous savons où nous voulons aller.
Nous voulons aller vers l'avant.

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Committee on Transport and Communications

Délibérations du comité sénatorial permanent des Transports et des communications

WITNESSES—TÉMOINS

Chairman:
The Honourable LEOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LEOPOLD LANGLOIS

From Canadian Broadcasting Corporation: Transport and General Workers:

Mr. K. Cameron, Chairman, Local 333;
Mr. G. Cheltenham, President;
Mr. A. Ramsay, Former Senior Clerk.

From Chamber of Commerce of St-Jérôme:

Mr. Claude Duchesne, Director General, Regional Development Council of the Laurentides.

De Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports généraux:

M. K. Cameron, président de local 333;
M. G. Cheltenham, président;
M. A. Ramsay, ancien greffier de première classe.

De la Chambre de commerce de St-Jérôme:

M. Claude Duchesne, directeur général, conseil régional de développement des Laurentides.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:

Mr. K. Cameron, Chairman, Local 335;

Mr. G. Cheltenham, President;

Mr. A. Ramesa, Former Union Guard.

From Chamber of Commerce of St-Jérôme:

Mr. Claude Ducharme, Director General, Regional Development Council of the Laurentides.

De fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:

M. K. Cameron, président du local 335;

M. G. Cheltenham, président;

M. A. Ramesa, ancien garde du syndicat.

De la Chambre de commerce de St-Jérôme:

M. Claude Ducharme, directeur général, conseil régional de développement des Laurentides.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 22, 1984

Issue No. 9

Ninth Proceedings on:

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 22 mai 1984

Fascicule nº 9

Neuvième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 22 MAI 1984
(26)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 42 sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Riley et Stewart. (4)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Le Moyne.

Également présent: Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

M. D. Fullerton.

De la Commission canadienne des transports:

M. J. Heads, directeur exécutif; et

MM. D. Parry, directeur adjoint, analyse des services ferroviaires.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son enquête sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

L'honorable sénateur Stewart propose,—QUE le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

A 15 h 41, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvellle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 22, 1984
(26)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 1:42 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, Riley and Stewart. (4)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Le Moyne.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

Mr. D. Fullerton.

From The Canadian Transport Commission:

Mr. J. Heads, Executive Director;

Mr. M. D. Parry, Assistant Director, Rail Services Analysis.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

It was moved by the Honourable Senator Stewart,—THAT the Committee adjourn to the call of the Chair.

At 3:41 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 22, 1984

[*Texte*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1.30 p.m., to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: I call the committee to order. Since Mr. Fullerton has not yet arrived, we will start with Dr. Heads, the Executive Director of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, and Mr. Michael Parry, the Assistant Director, Rail Service Analysis.

I understand that Dr. Heads has no opening statement. However, he is here to answer any questions which honourable senators wish to pose to him. Senator Riley?

Senator Riley: I will wait for a few minutes, Mr. Chairman.

Senator Stewart: We have had some material from you in advance. However, it would be advantageous for our record if we had a brief statement perhaps as a basis upon which to ask our questions.

Dr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission: Mr. Chairman, I have been invited here today with my colleague, Mr. Parry, to answer any questions that the committee may wish to put to us on the costing function which we carry out in respect of the charges made by CN and CP, the operating railways, to VIA Rail. We are responsible, each year, for carrying out an annual audit of these charges and for certifying these to the minister. We are also responsible for actual loss determinations on individual passenger train services for public hearings, and for investigating the system of internal accounts for VIA Rail itself, although we have not yet commenced fulfilling this obligation as it has only been placed upon us very recently.

In the document that we have provided to the committee, we explained how we go about the work of railway costing; how we establish the various types of specific costs and unit costs. We then explained the progress of our program of auditing the charges of CN and CP to VIA. We were only asked to do this in 1980, and consequently, as VIA Rail has been operating since the latter part of 1977, this meant that there was some backlog on which we would have to catch up. On page 11 of our report, we have shown how we have been catching up on these accounts. We have now completed the audit for the years 1978 to 1981 inclusive. By June 30, 1984, we have undertaken to have completed the audit of 1982, and I am happy to say that this is on schedule. Indeed, all of our auditing dates have been on schedule so far.

We are planning on completing the auditing of 1983 charges by March 31, 1985. To do that audit by March 31, 1985 for the year 1983 is more or less being up to date, because this is done on the basis of accounts and costs that are only available some considerable time after the end of the calendar year.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 22 mai 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 30 pour étudier le service national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: A l'ordre. Messieurs. Étant donné que M. Fullerton n'est pas encore arrivé, nous écouterons d'abord M. Heads, directeur administratif du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports et M. Michael Parry directeur adjoint de l'Analyse des services ferroviaires.

M. Heads n'a pas de déclaration préliminaire à faire, semble-t-il. Les honorables sénateurs pourront cependant lui poser des questions. Sénateur Riley?

Le sénateur Riley: J'attendrai quelques minutes, Monsieur le président.

Le sénateur Stewart: Les témoins nous ont fourni des documents à l'avance. Néanmoins, je crois qu'il serait peut-être bon pour les fins du compte rendu que l'un d'entre eux fasse une déclaration préliminaire sur laquelle nous pourrons fonder nos questions.

M. John Heads, directeur administratif, Comité des transports par chemin de fer de la Commission Canadienne des transports: Monsieur le président, on m'a invité ici aujourd'hui avec mon collègue, M. Parry, pour répondre aux questions que le Comité pourrait nous poser sur les frais imputés à VIA Rail par le CN et le CP, les sociétés ferroviaires exploitantes. Nous sommes chargés chaque année de vérifier ces frais et de les certifier au ministre. Nous veillons aussi à établir les pertes réelles subies à l'égard des services de trains voyageurs individuels qui feront l'objet d'audiences publiques et d'étudier le système des comptes internes de VIA Rail, même si nous n'avons pas encore commencé à nous acquitter de cette tâche qui vient de nous être confiée.

Dans le document que nous avons remis au Comité, nous expliquons comment nous procédons pour établir les frais et les divers coûts unitaires propres à VIA Rail. Nous exposons ensuite le cheminement de notre programme de vérification des frais imputés par le CN et le CP à VIA. Nous ne le faisons que depuis 1980 et, comme VIA Rail existe depuis la fin de 1977, nous avons eu beaucoup de retard à rattraper. A la page 11 de notre rapport, nous expliquons comment nous avons procédé pour y parvenir. Nous avons maintenant terminé la vérification des comptes pour les années 1978 à 1981 inclusivement. Nous nous sommes engagés à avoir terminé la vérification pour 1982 pour le 30 juin 1984 et je suis heureux de vous dire que nous respecterons ce délai. Je peux même dire que nous avons réussi à respecter toutes nos échéances.

Nous prévoyons terminer la vérification des frais pour 1983 au plus tard le 31 mars 1985. Si nous y parvenons, nous aurons plus ou moins rattrapé notre retard parce que la vérification des comptes et des frais ne peut se faire qu'assez longtemps après la fin de l'année civile.

[*Text*]

In the report, we explained that the audit we do is essentially a procedural audit. We are not explicitly doing a value-for-money audit. However, in the course of the audit we carry out, we ensure that all costs charged to VIA are attributable to the operation of VIA's passenger trains on an avoidable cost basis and we confirm that these costs have been developed in conformity with our railway costing regulations.

At one time, when we first commenced this audit work, VIA had paid bills monthly to the operating railways; in other words, 12 monthly bills. Then, at the end of the year, it had paid a 13th bill. As a result of the audit we did, the final settlement invoice was determined, which has been referred to, for purposes of convenience quite recently, as a 14th bill. When we were originally doing this work, the 14th bill settlement required that VIA pay additional amounts to CN and CP. For example, in the year 1979, the additional amount paid to Canadian National was $2.3 million and to Canadian Pacific, $1.1 million. However, the costing is now becoming much more accurate on the part of the railways and these so-called 14th bills have virtually disappeared. In 1981, the so-called 14th bill involved a payment by Canadian National to VIA, rather than the other way around. That payment was $4.1 million. Canadian Pacific still had a further charge to levy against VIA of $1.1 million. That situation merely indicated that Canadian Pacific had been somewhat more conservative in their billing during the year than had Canadian National.

When we first appeared before this Senate committee, some suggestions were made that VIA was not getting adequate information; that there was not adequate cost disclosure and that the operating railways were not treating VIA absolutely fairly. At that time, a great many of these allegations were justified. However, over the last few years, matters in this area have greatly improved. Our own relations and liaisons with VIA are much better than they were some years ago and, if I may say so, Mr. Chairman, having a committee such as this Senate committee has also contributed to this improved relationship. In other words, while I am not suggesting that everything is now perfect, because that would obviously be a foolish suggestion, I think matters have improved somewhat compared to what they were some years ago. That more or less concludes my opening statement, Mr. Chairman.

Senator Riley: Would it be possible for us to have a rundown of the origin of the costing order R6313? How did it come about? Was it originally designed for the Crow rate and had it been modified in any way in respect to the costing for VIA Rail?

Dr. Heads: Yes, Senator Riley. The costing order goes back to 1969. It was issued following discussions which were held by a technical group, followed by public hearings, in an attempt to determine the optimal way in which the costing should be carried out. The basic principle of the costing is that services are costed on the basis of long-term variable costs.

[*Traduction*]

Dans le rapport, nous précisons que nous effectuons surtout un examen critique des procédés et méthodes. Nous ne faisons pas une vérification de l'optimisation des ressources. Néanmoins, dans le cadre de notre vérification, nous nous assurons que les frais imputés à VIA sont attribuables aux services des trains voyageurs et nous confirmons que ces frais ont été établis en fonction des règlements touchant l'établissement des coûts du service ferroviaire.

Lorsque nous avons commencé notre travail de vérification, VIA réglait mensuellement aux sociétés ferroviaires exploitantes les frais demandés; en d'autres mots, elle acquittait douze factures mensuelles. A la fin de l'année la société avait payé une treizième facture. A la suite de la vérification que nous avons effectuée, une dernière facture a été établie, que nous avons appelée, pour simplifier les choses, la quatorzième facture. Lorsque nous avons entrepris nos travaux, la quatorzième facture exigeait que la société VIA règle des montants additionnels au CN et au CP. Ainsi, au cours de l'année 1974, une somme additionnelle de 2,3 millions de dollars a été versée au Canadien National et une autre de 1,1 million de dollars au Canadien Pacific. Ces sociétés utilisent maintenant une méthode d'établissement des coûts beaucoup plus précise et ces quatrozièmes factures ont presque maintenant disparu. En 1981, le quatorzième paiement a été effectué par le Canadien National à la société VIA et non le contraire. Ce paiement était de 4,1 millions de dollars. Le Canadien Pacific réclamait toutefois encore 1,1 million de dollars de VIA. Cet écart signifie seulement que le CP avait sous-estimé ses frais contrairement au CN.

Lorsque nous sommes venus devant le Comité sénatorial pour la première fois, certains ont allégué que la Société VIA n'était pas suffisamment renseignée sur ses coûts et que les sociétés exploitantes ne la traitaient pas équitablement. Je crois que ces critiques étaient fondées dans la plupart des cas. Les choses se sont toutefois beaucoup améliorées au cours des dernières années. Nous entretenons nous-mêmes de bien meilleures relations avec VIA qu'il y a quelques années et je crois, monsieur le président, que l'existence d'un Comité comme celui-ci a également contribué à améliorer nos relations. Loin de moi l'idée de prétendre que tout est parfait, car ce n'est pas le cas, mais je crois que la situation est bien meilleure qu'elle ne l'était il y a quelques années. Cela conclut plus ou moins ma déclaration préliminaire, monsieur le Président.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous nous expliquer l'origine de l'ordonnance d'établissement des frais R6313? D'où vient-elle? A-t-elle été promulguée à l'origine pour le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et a-t-elle été modifiée de quelque façon que ce soit en ce qui touche l'établissement des frais de VIA Rail?

M. Heads: Oui, sénateur Riley. L'ordonnance sur l'établissement des frais remonte à 1969. Elle a été promulguée à la suite de discussions tenues avec un groupe technique, discussions qui ont été suivies d'audiences publiques dont le but était d'établir la meilleure façon de fixer les coûts. Le principe de base de la formule est que le coût des services est établi en fonction des coûts variables à long terme.

[*Text*]

If a branch line is uneconomic and is being retained under subsidy, the costs for which the railways are subsidized are the difference between the total cost of all traffic originating on the branch line and the total revenues from all traffic originating on that branch line. They are paid the difference, which are essentially the long-run variable costs, the costs the railways would escape if the branch line were taken out of activity.

Senator Riley: Are you going back to the operation of the western lines in relation to the Crow rate?

Dr. Heads: Essentially, Senator Riley, I am going back to 1969, but the principle for passenger train costing is essentially the same; in economic terms, what is costed are long-run variable costs, costs that would be avoided if the services were discontinued. In other words, the passenger service worked out what its long-run costs were, what its revenues were, and added the difference. Under the terms of the National Transportation Act, the railways were subsidized to only 80 per cent of the difference. When VIA came into operation, the method of costing was laid down as continuing to be long-run variable costs.

Senator Riley: By whom?

Dr. Heads: Essentially the operating agreements between the operating railways and VIA, in which the CTC costing methodology was specified. With the coming into being of VIA, the railways were effectively paid all of their costs rather than 80 per cent of the losses which they had previously obtained.

Senator Riley: Let us use maintenance work as an example. VIA pays an overriding five per cent profit to the railways for any maintenance work to be done; is that correct?

Mr. Mike Parry, Assistant Director, Rail Service Analysis, Canadian Transport Commission: Not that I am aware of, Senator Riley.

Senator Riley: Do they not make a profit, on any work done for VIA?

Mr. Parry: No.

Senator Riley: There is no profit for maintenance work?

Mr. Parry: No.

Senator Riley: What about charges for the maintenance of tunnels and bridges? I might point out that Mr. Wendlant of CP told us that they were charging VIA for their share of maintenance work on bridges and tunnels. Does that appear in the bill?

Dr. Heads: In respect of maintenance of railway lines, it is correct that VIA is charged a contribution towards the maintenance. Bridges and tunnels are treated as constant costs to the railways, and, in general, are not considered par to the long-run variable costs.

I am somewhat surprised to hear you say that Mr. Wendlant made that statement. I should like to look at that more closely

[*Traduction*]

Si une ligne secondaire n'est pas rentable et que son exploitation doit être subventionnée, le coût de cette subvention représente la différence entre le coût total du transport du trafic sur la ligne secondaire et les revenus totaux qu'on en tire. La différence, qui constitue les coûts variables à long terme, est versée aux chemins de fer car c'est la perte qu'ils doivent subir pour exploiter la ligne secondaire.

Le sénateur Riley: Jusqu'où remontez-vous? A l'époque de l'exploitation des lignes de l'Ouest en rapport avec le tarif du pas du Nid-de-Corbeau?

M. Heads: Je remonte essentiellement, sénateur Riley, à 1979, mais le principe sur lequel se fonde l'établissement des coûts de transport du service voyageurs est essentiellement le même. On établit le montant des frais variables à long terme, c'est-à-dire les frais qui seraient évités si le service était suspendu. En d'autres termes, on établit la différence entre les coûts à long terme du service passagers et les revenus qu'en tire VIA Rail. Sous le régime de la Loi nationale sur les transports, les sociétés de chemins de fer ne peuvent être subventionnées que jusqu'à concurrence de 80 p. 100 de cette différence. Au moment de la création de VIA Rail, on a décidé que la méthode d'établissement des coûts continuerait d'être fonction des coûts variables à long terme.

Le sénateur Riley: Qui a pris cette décision?

M. Heads: La méthode de la CTC a été adoptée dans les ententes signées par VIA avec les sociétés exploitantes. Après la création de VIA Rail, les sociétés exploitantes ont été indemnisées pour le montant intégral de leurs pertes et non plus pour 80 p. 100 seulement.

Le sénateur Riley: Prenons l'exemple de la maintenance. VIA Rail verse 5 p. 100 de ses profits aux sociétés exploitantes pour la maintenance, n'est-ce-pas?

M. Mike Parry, directeur adjoint, analyse du service ferroviaire, Commission canadienne des transports: Pas que je sache, sénateur Riley.

Le sénateur Riley: Réalisent-elles un profit sur le travail de maintenance effectué pour le compte de VIA Rail?

M. Parry: Non.

Le sénateur Riley: Ces sociétés ne tirent donc aucun profit de la maintenance?

M. Parry: Non.

Le sénateur Riley: Qu'en est-il des frais de maintenance s'appliquant aux tunnels et aux ponts? M. Wendlant du CP nous a dit que sa société facturait VIA pour une certaine partie de la maintenance effectuée sur les ponts et les tunnels. En est-il question dans le projet de loi?

M. Heads: Il est exact que VIA contribue financièrement à la maintenance des lignes ferroviaires. La maintenance des ponts et des tunnels est considérés comme une dépense constante pour les chemins de fer qui ne peut être incluse à leurs frais variables à long terme.

Je suis surpris d'apprendre que M. Wendlant vous a dit cela. J'aimerais m'assurer que je ne vous induis pas en erreur.

[*Text*]

because it seems to be somewhat at variance with what I am saying.

Senator Riley: I shall ask the clerk of the committee to verify that. What about switching?

Dr. Heads: Yes, they are charged for swithcing.

Senator Riley: On what basis?

Mr. Parry: The Canadian Transport Commission, in conjunction with the railways, conducts a semi-annual study. Officials from the CTC record the actual switching times at various locations and VIA is charged so much per minute. So, it pays for the time it uses the switching facilities of either CN or CP.

Senator Riley: I am not sure I should be asking you this question, but did not VIA relieve CN and CP of a great many losses that they were incurring by reason of their operating rail passenger services across the country?

Dr. Heads: In the sense that before VIA was introduced CN and CP only obtained compensation for 80 per cent of their losses; they now obtain compensation for 100 per cent of their losses.

Senator Riley: From VIA?

Dr. Heads: From VIA, yes.

Senator Riley: That is irrespective of the fact that the railways had a responsiblity ot provide rail passenger service across the country to the travelling public? It is not within your purview to comment on that, I suppose.

Dr. Heads: I think that that probably is not, Senator Riley. You have asked a factual question: "Were the railways better off"? I think the answer is undoubtedly yes.

Senator Riley: What reason do you offer for VIA not being able to have their auditors examine the books of CN and CP before they negotiate a contract for maintenance and operation of their lines?

Mr. Parry: In the operating agreement they are precluded from doing that. The CTC is charged with the responsibility of ensuring that the charges made by either CN or CP to VIA are in compliance with the operating agreement. What you are thinking about is AMTRAK, and they do have that right. They can talk to the railways and do have access to their books, but that is allowed under their contract. Under the operating agreement, VIA has absolutely no rights to do that.

Senator Riley: Does the contract agreement impose that upon VIA, or did VIA officials enter into that contract with their eyes open?

Dr. Heads: My understanding is that the contract was negotiated between the operating railways and VIA. The Canadian Transport Commission had no part in the terms or negotiations; however, our costing order was specified in the agreement as applying for determination of charges. The CTC was not involved in the negotiations leading to the operating agreement at all.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Je demanderai au greffier du Comité de vérifier ce renseignement. Qu'en est-il de l'aiguillage?

M. Heads: Oui, des frais d'aiguillage sont facturés à VIA Rail.

Le sénateur Riley: Sur quoi se fonde-t-on pour établir ces coûts?

M. Parry: En collaboration avec les chemins de fer, la Commission canadienne des transports fait une étude semi-annuelle. Les fonctionnaires de la CTC enregistrent les temps d'aiguillage et facturent VIA Rail tant la minute. VIA Rail est donc facturée en fonction du temps pendant lequel elle utilise les installations d'aiguillage du CP ou du CN.

Le sénateur Riley: Peut-être ne devrais-je pas vous poser cette question, mais VIA Rail n'assume-t-elle pas maintenant les pertes que le CN et le CP subissaient en raison des services de transport voyageurs?

M. Heads: Dans la mesure où avant VIA Rail, le CN et le CP n'étaient indemnisés que pour 80 p. 100 de leurs pertes.

Le sénateur Riley: Par VIA Rail?

M. Heads: Oui.

Le sénateur Riley: Cela ne tient pas compte du fait que les sociétés ferroviaires avaient la responsabilité d'offrir un service voyageurs aux Canadiens de tout le pays, n'est-ce pas? Je présume que vous ne pouvez pas faire de commentaire à ce sujet.

M. Heads: Je crois que non, sénateur Riley. Vous voulez savoir si les sociétés ferroviaires se trouvent maintenant dans une meilleure situation? Je crois que la réponse est certainement oui.

Le sénateur Riley: Comment expliquez-vous que les vérificateurs de VIA ne peuvent pas examiner les livre du CN et du CP avant que ces sociétés ne négocient un contrat de maintenance et d'exploitation des lignes ferroviaires?

M. Parry: L'entente d'exploitation les en empêche. La CTC doit veiller à ce que les frais exigés de VIA par le CN et le CP soient conformes à l'entente d'exploitation. Vous songez à la société AMTRAK. Ses vérificateurs peuvent consulter les livres des sociétés ferroviaires aux termes des contrats conclus avec elles. En vertu de l'accord d'exploitation, VIA n'a pas ce droit.

Le sénateur Riley: Le contrat impose-t-il cette restriction à la société VIA ou les représentants de VIA ont-ils décidé de ne pas en tenir compte?

M. Heads: Le contrat a été négocié entre les sociétés ferroviaires exploitantes et VIA Rail. La Commission canadienne des transports n'était pas partie aux négociations; cependant, l'accord précisait que notre ordonnance de tarification s'appliquait à l'établissement des droits. La CCT n'était pas partie aux négociations qui ont conduit à l'accord d'exploitation.

[*Text*]

Senator Riley: But the operating agreement is based upon Costing Order R-6313.

Dr. Heads: The costing order, Senator Riley, is specified in the operating agreement as applying. As far as I know, this specification was decided on during the negotiations between VIA and the operating railways. I was not on the Railway Transport staff at that time, but it is my understanding that the Railway Transport Committee was not consulted.

Senator Riley: That is, the Railway Transport Committee did not impose upon the negotiating parties that they would be governed in their audit by Costing Order No. R-6313?

Mr. Parry: If I may interrupt, what happened is the Minister of Transport in early 1976 put together a steering committee on finance. They used Finance, Transport Canada, the Treasury Board Secretariat and the CTC. As Dr. Heads said, it was before his day. There were a number of interested parties, together with many consultants, including banks in Washington and so on, who collectively, as I read it, agreed that the R-6313 method of costing would be used in that particular offer agreement.

Senator Riley: When you say they agreed, did that include VIA?

Mr. Parry: I do not think VIA was created at the time. The shareholders of VIA would be Transport Canada.

Senator Riley: There is only one shareholder of VIA and that is the Minister of Transport.

Mr. Parry: I suspect that VIA was not created at that time.

Senator Riley: Was VIA bound in its negotiations by Costing Order R-6313?

Dr. Heads: Effectively, VIA was bound, yes.

The Chairman: VIA was negotiating with its hands tied behind its back. They are not free to negotiate by costing order—

Senator Riley: That is right.

The Chairman: . . . contrary to Amtrak which has a right of appeal through the ITC.

Senator Riley: Right.

The Chairman: What happens to the negotiations between the railroads and VIA when they cannot come to an agreement?

Dr. Heads: If that happens, they have the right to refer matters to the CTC, and they have done this on occasion.

The Chairman: They have the right to appeal?

Dr. Heads: They have the right to bring matters in dispute under the operating agreement to us, yes. Mr. Chairman, they have done this on several occasions.

Senator Riley: Can you name an instance of that happening and the reason for the appeal?

Dr. Heads: There are two examples that we can give you, that of the Toronto Terminal Railways and there is also a case

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Mais l'accord d'exploitation est basé sur l'ordonnance de tarification R-6313.

M. Heads: Sénateur Riley, l'accord d'exploitation précise que l'ordonnance de tarification s'applique. Autant que je sache, cette précision résulte des négociations entre VIA et les chemins de fer en exploitation. Certes, je ne faisais partie du personnel du Comité des transports par chemin de fer à cette époque, mais je crois comprendre que ce comité n'a pas été consulté.

Le sénateur Riley: C'est-à-dire qu'il n'a pas assujetti les parties aux négociations à l'ordonnance de tarification nº 6313 pour ce qui est de la vérification?

M. Parry: Permettez-moi de vous interrompre. Voici ce qui s'est produit. Au début de 1976, le ministre des Transports a réuni un comité directeur des finances réunissant des représentants du ministère des Finances, de Transports Canada, du secrétariat du Conseil du Trésor et de la CCT. Comme M. Heads l'a dit, c'était avant son temps. Ce comité comportait de nombreux conseillers, y compris des banques de Washington. Si je ne m'abuse, toutes les parties intéressées ont convenu que la méthode de tarification de l'ordonnance R-6313 serait utilisée dans cet accord d'offre.

Le sénateur Riley: Quand vous dites qu'ils ont convenu d'utiliser cette méthode, cela comprend-t-il VIA?

M. Parry: Je ne pense pas que VIA existait à cette époque. Transport Canada était l'actionnaire de VIA.

Le sénateur Riley: Il n'y a qu'un seul actionnaire de VIA, et c'est le ministre des Transports.

M. Parry: Je pense que VIA n'existait pas à cette époque.

Le sénateur Riley: Dans ses négociations, VIA était-elle liée par l'ordonnance de tarification R-6313?

M. Heads: Oui.

Le président: Elle négociait les mains liées derrière le dos. Elle n'est pas libre de négocier par ordonnance de vérification . . .

Le sénateur Riley: C'est exact.

Le président: . . . contrairement à Amtrak, qui a le droit d'interjeter appel auprès de l'ITC.

Le sénateur Riley: C'est exact.

Le président: Qu'advient-il lorsque les chemins de fer et VIA ne peuvent parvenir à une entente au cours des négociations?

M. Heads: Si cela se produit, ils ont le droit d'en référer à la CCT, ce qu'ils ont fait parfois.

Le président: Ils ont le droit d'interjeter appel?

M. Heads: Ils ont le droit de nous soumettre toute question en litige aux termes de l'accord d'exploitation. Monsieur le président, ils l'ont fait à plusieurs reprises.

Le sénateur Riley: Pouvez-vous nous donner un cas où cela s'est produit et nous en donner la raison?

M. Heads: Il y a deux exemples que nous pouvons vous donner: le Toronto Terminal Railways et le cas que M. Parry négocie actuellement et dont il pourrait peut-être nous parler.

[*Text*]

which perhaps Mr. Parry can refer to, which he is currently negotiating.

Mr. Parry: Under the operating agreement there is a section called "settlement invoice" which, to date, has been read to mean settlement, i.e., the final. It turns out that in the case of both CN and CP there are late billings that come through and usually they come from a taxing authority, be it fuel tax, realty taxes or whatever, which could not be known at the time that the year was settled. It seems that both VIA and the operating railways can come to an agreement that they will pay these bills because the railways could not have known of these bills at the time the matter was settled. It does open the large question of other bills which are not the result of third parties, which means CN or CP has forgotten to charge VIA. It is going to be recommended that VIA bring this question to the RTC.

Senator Riley: Is there any suggestion, and would there be any objection by your committee, that VIA be given the opportunity to send its own auditors in before they negotiated a contract, and also if they could send their own auditors in after the completion of each annual review of the bills?

Dr. Heads: I cannot see, Senator Riley, why we would have any right to object to that.

Senator Riley: Upon whom does the responsibility rest if VIA wanted to do that? If they made a request to do that, to whom would they make it?

Dr. Heads: Presumably, they would make it in the first instance to the operating railways. Your next question obviously would be is what would happen if the operating railways refused to accommodate themselves to this request.

Senator Riley: What about the minister?

Dr. Heads: I would imagine that they would have the right to take that to the minister. I do not know definitely, Senator Riley.

Senator Riley: Those are all the questions I have for now.

Mr. Parry: May I add one thing on the system that Amtrak uses? I think you have talked to Amtrak. When they are not trying to negotiate, what they are allowed to do is to look at what it actually costs in comparison to what they thought it would cost and use that information on their next round of negotiations, which seems to work exceptionally well in their case.

Senator Riley: Do you think it would work well with VIA?

Mr. Parry: It certainly works well in Amtrak, but they have the co-operation of the operating railways.

The Chairman: Your reply implies that there is no co-operation from the railroads with VIA.

Mr. Parry: I certainly did not intend to imply that. I think that both railways attempt to live by the operating agreement, which denies VIA the right of access.

[*Traduction*]

M. Parry: L'accord d'exploitation comprend une section intitulée «facture de règlement», ce qu'on a toujours interprété jusqu'à maintenant comme désignant un règlement final. Dans le cas du CN et du CP, il y a des factures tardives qui leur arrivent et qu'ils ne pouvaient connaître au moment de l'accord. Habituellement, il s'agit de taxes sur l'essence, d'impôts fonciers, etc. Il semble que VIA et les compagnies de chemin de fer en exploitation peuvent convenir qu'ils paieront ces factures qu'on ne peut connaître au moment de signer l'accord. Cela pose aussi la question de savoir quoi faire des autres factures qui ne sont pas le fruit de tiers partis, c'est-à-dire que le CN ou le CP a oublié d'imputer à VIA. On va recommander que VIA soulève cette question auprès du Comité des transports par chemin de fer.

Le sénateur Riley: Votre comité s'opposerait-il à ce que VIA puisse faire intervenir ses propres vérificateurs avant de négocier un contrat et après l'analyse annuelle des factures?

M. Heads: Je ne vois pas pourquoi, sénateur Riley, nous aurions des objections à cet égard.

Le sénateur Riley: Si VIA voulait le faire, à qui appartiendrait la responsabilité? Si elle présentait une demande en ce sens, à qui l'adresserait-elle?

M. Heads: Probablement d'abord aux compagnies de chemin de fer en exploitation. Votre prochaine question serait probablement: «Qu'adviendrait-il si les compagnies de chemin de fer refusaient d'acquiescer à cette demande?»

Le sénateur Riley: Qu'en est-il du ministre?

M. Heads: J'imagine que VIA aurait le droit de soumettre la question au ministre. Mais je ne sais pas exactement, sénateur Riley.

Le sénateur Riley: Je n'ai pas d'autres questions pour l'instant.

M. Parry: J'aimerais ajouter une chose en ce qui concerne le système qu'utilise Amtrak. Je pense que vous avez parlé aux représentants d'Amtrak. Quand ils ne négocient pas, ils peuvent étudier ce qu'il en coûte réellement en comparaison de ce qu'ils pensaient qu'il en coûterait, et utiliser ces renseignements au cours de la prochaine série de négociations, ce qui semble fonctionner exceptionnellement bien dans leur cas.

Le sénateur Riley: Pensez-vous que cela fonctionnerait bien avec VIA?

M. Parry: Certes, cela fonctionne bien pour Amtrak, mais elle a la collaboration des chemins de fer en exploitation.

Le président: Votre réponse sous-entend que les chemins de fer ne coopèrent pas avec VIA?

M. Parry: Ce n'est absolument pas ce que je voulais dire. Je pense que les deux compagnies de chemin de fer essaient de vivre conformément à l'accord d'exploitation, ce qui, en fait, nie à VIA le droit d'accès.

[*Text*]

The Chairman: I recall a year and a half ago when the former president of VIA was before this committee and he complained to us that he was receiving a switch in charters without even knowing the location or when it would occur. How can a man negotiate when he does not know the basic facts of the negotiation? He cannot even go to the minister with this because he does not have any inforamtion.

Dr. Heads: Mr. Chairman, there may have been more justification for that complaint at that time, but I do not think that VIA is complaining quite as loudly about a lack of information as it was a couple of years ago.

The Chairman: Senator Stewart?

Senator Stewart: Following on that question, back in the days when I was responsible for getting answers to Order Paper questions in the House of Commons, we always had great difficulty extracting, on behalf of the Minister of Transport who was the communicating minister, information data from the Canadian National Railway. Obviously, CP was not involved. They were extraordinarily secretive even about information that had no significance to potential competitors. Are we to understand that you are entirely satisfied that you are getting full disclosure of information from both the railway companies?

Dr. Heads: We are quite satisfied that we are getting full disclosure and that we are able, as the Canadian Transport Commission, to go into the books and operations of the railways as freely as we wish. We have the right to do this. I do not think that either Canadian National or Canadian Pacific have tried to raise roadblocks in our activities.

However, the two operating railways have had a history of being secretive in allowing information out any further than the CTC. I think there is evidence that this is changing in respect to CN. I indicated earlier in my opening statement that the last completed audit report from VIA was for the year 1981.

We report directly to the Minister of Transport and we understand that Canadian National Railways has raised no objection to the release of our audit report to VIA, which does show that they are becoming somewhat more free with information than they were in the past.

Senator Stewart: Would you comment on the information from Canadian Pacific?

Dr. Heads: As of the 1981 audit, Canadian Pacific has been somewhat less willing to see this passed to VIA, and the RTC has recommended to the minister that the two audit reports be released to VIA. The RTC has recommended that these audit reports of CN and CP charges to VIA should be released to VIA.

Senator Stewart: You say that the basis for the costing methodology is Costing Order R-6313. My question concerns how you understand your role here this afternoon. Would you feel free to give your reaction to the adequacy of that costing order, or are you simply describing how that costing order is now being applied by the several parties? I am interested in

[*Traduction*]

Le président: Je me souviens que lors de la comparution de l'ancien président de VIA, il y a environ un an et demi, il s'est plaint de ce qu'on l'avisait de changements sans même lui dire où et quand ils se produiraient. Comment quelqu'un peut-il négocier quand il ne connaît pas les données de base? Il ne peut même pas s'adresser au ministre, car il n'a aucun renseignement.

M. Heads: Monsieur le président, cette plainte était peut-être justifiée à cette époque, mais je ne pense pas que VIA se plaigne d'un manque d'information autant qu'il y a deux ans.

Le président: Sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart: Pour faire suite à cette question, lorsque j'étais chargé d'obtenir les réponses aux questions inscrites au feuilleton de la Chambre des communes, nous avions toujours de la difficulté à obtenir, au nom du ministre des Transports, qui était aussi le ministre chargé des communications, des données auprès des chemins de fer nationaux du Canada. De toute évidence, CP n'était pas en cause. On était extrêmement silencieux, même pour des renseignements qui n'avaient aucune importance pour des concurrents éventuels. Devons-nous comprendre que vous êtes absolument convaincus que les deux compagnies de chemin de fer vous divulguent tous les renseignements?

M. Heads: Nous en sommes convaincus et nous pouvons, comme la Commission canadienne des transports, vérifier les livres et les activités des chemins de fer aussi librement que nous le désirons. Nous en avons le droit. Je ne pense pas que ni le CN et ni le CP n'aient essayé d'entraver nos activités.

Cependant, les deux compagnies de chemin de fer étaient connues pour leur réticence à donner des renseignements à d'autres qu'à la CCT. Je pense que dans le cas du CN, des preuves indiquent que cela change. J'ai mentionné plus tôt dans ma déclaration préliminaire, que le dernier rapport des vérifications de VIA portait sur l'année 1981.

Nous faisons directement rapport au ministre des Transports et nous cryons comprendre que les chemins de fer nationaux du Canada n'ont aucune objection à ce que notre rapport de vérification soit divulgué à VIA, ce qui montre à mon avis qu'ils sont plus ouverts que par le passé à cet égard.

Le sénateur Stewart: Et qu'en est-il des informations du Canadien Pacifique?

M. Heads: Pour ce qui est de la vérification de 1981, le CP était moins disposé à ce qu'elle soit transmise à VIA, et le comité des transports par chemin de fer a recommandé au ministre que les deux rapports de vérification soient divulgués à VIA. Le Comité a recommandé que les rapports de vérification du CN et les frais imputés par CP à VIA soient divulgués à cette dernière.

Le sénateur Stewart: Vous dites que la tarification se fait conformément à l'ordonnance R-6313. J'aimerais savoir comment vous considérez votre rôle ici cet après-midi. Seriez-vous disposé à nous donner votre opinion sur la pertinence de cette ordonnance ou ne faites-vous que décrire comment elle est appliquée par les diverses parties? Premièrement, est-elle

[*Text*]

both questions: Is it being applied properly and adequately by all the parties; and, is the costing order itself a proper basis for calculating the contribution of the railway companies to VIA Rail?

Dr. Heads: My role is as a technician, and I see it as my role to explain, as clearly as I possibly can, to this Senate committee exactly what we are doing in the Railway Transport Committee. If I have failed to explain this clearly, then I am not fulfilling my role.

Before answering your two questions, I should state that, although R-6313 was first formulated in 1969, the costing methodologies have not been static in that period. We have made a number of refinements and changes in relationship to the costing of railway maintenance, communications, and so forth. Costing is not in any way written in stone going back to 1969; it is something that is constantly being refined and changed as the years develop.

What we are attempting to do in our costing regulations flowing from R-6313 is measure long-run variable costs—the costs which would be avoided if service were discontinued. You are asking me, first, are we measuring that, and, second, is that the right thing to be measured. The answer to your first question is that I am reasonably certain that we are measuring that accurately. The costing methodologies of the Canadian Transport Commission have been subject to very considerable review over the past few years. The last major review was in 1982 when a task force wat set up by Treasury Board, involving the other central agencies, to look into our railway costing regulations. Transport Canada was represented on the steering committee, but the Canadian Transport Commission was not.

On page 2 of the statement we distributed in February, the conclusion of the task force states that, despite controversy to the contrary, Costing Order R-6313 is used consistently in the planning and budgeting process as an acceptable methodology for costing railway passenger services and should, at this time, be retained. I also list in that submission a number of other inquiries into our costing, such as Snavely, passenger rail costing performed by consultants of Transport Canada and the CTC railway costing study.

I think I can state reasonably categorically that our costing system has come out with a clean bill of health insofar as it measures long-run variable costs.

Your second question, Senator Stewart, is: If I believe that our costing regulations are being followed adequately, do I believe that the regulations themselves are adequate? Roughly five-sixths of total railway costs are long-run, variable costs; the other one-sixth are constant costs.

The items that you have in constant costs are things like snow fences, tunnels and bridges. These are items that have to be in place if you are going to run one train over a line. Approximately 45 per cent of the railway costs that are maintenance costs are regarded as fixed on the grounds that they are a function of the very existence of the railway and, simi-

[*Traduction*]

appliquée adéquatement par toutes les parties et, deuxièmement, est-ce un bon moyen de calculer la contribution des compagnies de chemin de fer à VIA Rail?

M. Heads: Je suis un technicien et mon rôle consiste à vous expliquer le plus clairement possible ce que nous faisons au Comité des transports par chemin de fer. Si je n'y parviens pas, je ne remplis pas mon rôle.

Avant de répondre à vos deux questions, j'aimerais mentionner que l'ordonnance R-6313 a été formulée en 1969, mais que les méthodes de tarification ne sont pas restées statiques. Nous y avons apporté un certain nombre d'améliorations pour ce qui est de la tarification, de l'entretien, des communications, etc. Le processus de la tarification n'est pas statique depuis 1969. Il est constamment raffiné et modifié au fil des ans.

Dans les règlements de tarification découlant de l'ordonnance R-6313, nous essayons de mesurer les coûts variables à long terme, soit les coûts qui seraient évités si le service était supprimé. Vous me demandez, premièrement si nous mesurons cela et, deuxièmement, si c'est ce qu'il convient de mesurer. En réponse à votre première question, je suis assez certain que nous le mesurons avec exactitude. Les méthodes de tarification de la Commission canadienne des transports sont assujetties à une révision en profondeur depuis les quelques dernières années. La dernière révision d'importance a été effectuée en 1982, époque où le Conseil du Trésor a créé un groupe de travail, auquel participaient les autres principaux organismes, pour examiner nos règlements de tarification ferroviaire. Transports Canada était représenté à ce comité directeur, mais la Commission canadienne des transports ne l'était pas.

A la page 2 de la déclaration que nous avons distribuée en février, le groupe de travail concluait qu'en dépit de la controverse existante à ce sujet, l'ordonnance de tarification R-6313 était bien utilisée dans la planification et la budgétisation, que c'était un moyen acceptable de tarifier les services voyageurs des chemins de fer et qu'il convenait pour le moment de le conserver. J'énumère aussi dans cette déclaration d'autres enquêtes sur notre tarification comme Snavely, des travaux de tarification sur le service ferroviaire voyageurs effectués par des conseillers de Transports Canada et l'étude sur la tarification ferroviaire de la CCT.

Je pense pouvoir dire assez catégoriquement que notre régime de tarification a été jusqu'à maintenant très efficace pour ce qui est de mesurer les coûts variables à long terme.

Deuxièmement, sénateur Stewart, vous me demandez si je crois que nos règlements de tarification sont suivis méticuleusement et si je crois qu'ils sont adéquats. Environ les cinq sixièmes des coûts des chemins de fer sont des coûts variables à long terme, et le sixième restant représente des coûts constants.

Les coûts constants représentent des éléments comme les clôtures à neige, les tunnels et les ponts, qui sont nécessaires à l'exploitation d'une ligne. Environ 45 p. 100 des frais d'entretien proprement dits sont considérés comme étant fixes, car l'entretien assure l'existence même des chemins de fer. De même, une partie appréciable des frais d'administration sont

[*Text*]

larly, a substantial portion of administration costs are regarded as fixed. Therefore, our long-run, variable cost concept amounts to roughly five-sixths of what it would be if we were using a fully-allocated cost structure to cover all railway costs.

The system used in the United States would produce costs somewhat lower than the cost levels that we are assessing. There is some argument between VIA and ourselves regarding exactly how much lower they would be. We have suggested that it is in the ballpark of $25 million to $35 million less in terms of the U.S. system. VIA claimed, at one time, that it was as much as $55 million, but I have not seen any justification for that claim. I believe our figure of $25 million to $35 million is reasonably accurate.

If you are considering what extra costs are charged to the operating railways by the existence of passenger trains, I believe that our costing order is the right costing methodological approach. If you wish to go a stage further, as the operating railways would go, and say that you really have to regard the passenger train services as an integral part of the railway activities of Canada and, therefore, the passenger train service should make a contribution towards constant costs, then the costs would go from five-sixths to six-sixths, or up by 20 per cent.

It so happens that, when you are looking at the costing of grain under the Western Grain Transportation Act, after the phase-in period, the railways will be receiving a 20 per cent contribution to constant costs in relationship to the variable costs that they are incurring. This principle of a contribution to constant costs on what I believe is a roughly *pari passu* basis, although CP would disagree with me—has been recognized for grain transportation. However, in the case of passenger service, there is no contribution to constant costs. In my view, to some extent whether or not there should be a contribution to constant costs is philosophical as much as costing. All that the costing analysts can do, fairly, is lay out the parameters and make clear where his so-called technical expertise is ending and wehre the value judgments are beginning.

Looking at the US system of costing, if this were to be adopted in Canada, the operating railways would be getting $25 million to $35 million less per year from the government through VIA. The costs relating to that would still be there, and someone would have to bear them. If we go back in history to the grants originally given to the railways and to the question of the over-all obligations of CN and CP to provide railway service, which Senator Riley mentioned earlier, if the government were to take those things into account, that again would be a value judgment and not a judgment for a costing analyst to make.

I apologize for this very longwinded answer, Senator Stewart, but in short I believe that the concept of long-run variable costs is being correctly applied and there is a great deal of economical justification for the use of that concept. However, if one were to vary from it, to my mind this is a value judgment rather than a judgment in costing expertise.

[*Traduction*]

considérés comme étant fixes. Les coûts variables à long terme représentent à peu près les cinq sixièmes de ce qu'ils seraient si nous utilisions une structure tarifaire couvrant tous les coûts ferroviaires.

Le système utilisé aux États-Unis produirait des coûts un peu moindres que ceux que nous évaluons. VIA et nous ne nous entendons pas quant à savoir combien moindres seraient ces coûts. Selon nous, ce serait de 25 à 35 millions de dollars de moins. VIA a déjà soutenu que c'était 55 millions de dollars, mais je n'ai jamais vu de justification à celà. Je pense que notre chiffre de 25 à 35 millions est raisonnablement exact.

Si vous considérez les frais supplémentaires imputés aux chemins de fer à cause de l'existence des trains voyageurs, je crois que notre ordonnance de tarification représente une bonne approche. Si vous poussez les choses un peu plus loin, comme le feraient les compagnies de chemin de fer en exploitation, et affirmez qu'il faut considérer le service voyageurs comme une partie intégrante des activités ferroviaires du Canada et qu'il devrait donc apporter une contribution par rapport aux coûts constants, les coûts passeraient alors de cinq sixième à six sixième, soit une différence de 20 p. 100.

En ce qui concerne la tarification des grains aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, après la période d'introduction progressive, les chemins de fer recevront une contribution de 20 p. 100 à l'égard des coûts constants, par rapport aux coûts variables qu'ils doivent supporter. Ce principe d'une contribution aux coûts constants est accepté, mais le CP ne serait pas d'accord avec moi. Dans le cas du service voyageurs, il n'y a pas de contribution aux coûts constants. A mon avis, la question de savoir si cela serait opportun est théorique, tout comme il en est de la tarification. Tout ce que peuvent faire en toute justice les analystes de la tarification, c'est de jeter les paramètres et de préciser où les compétences techniques s'arrêtent et où commencent les jugemetns de valeur.

Si l'on devait adopter le système de tarification américain, les chemins de fer obtiendraient du gouvernement, par l'entremise de VIA, de 25 à 35 millions de dollars de moins par année. Les frais afférents seraient toujours là, et quelqu'un devrait les supporter. Pour revenir aux subventions qui ont déjà été accordées aux chemins de fer et à l'obligation du CN et du CP de fournir un service ferroviaire, ce dont a parlé le sénateur Riley, si le gouvernement devait prendre ces éléments en considération, ce serait encore une fois un jugement de valeur et non pas un jugement découlant d'une analyse de la tarification.

Ma réponse a été très longue, sénateur Stewart et je m'en excuse, mais je crois, en substance, que ce concept des coûts variables à longue échéance est appliqué correctement et que, économiquement, il est très justifié de l'utiliser. Mais si quelqu'un devait s'en écarter, ce serait plutôt à mon avis, par un jugement de valeur que par un jugement d'expertise sur les coûts.

[*Text*]

Senator Stewart: Mr. Chairman, that may be a long reply, but it is a very interesting and useful one.

I would like to go back to an answer given earlier with regard to the release of your audit results to VIA Rail in the case of CP—and correct me if I am not using the correct language. Assuming that that information is made available to VIA Rail, how much impact would that information have on the first subsequent agreement, or would it have a retrospective impact?

Mr. Parry: In the case of the release of the information from the minister to CP, although the RTC, meeting as the commissioners, decided—

Senator Stewart: I am sorry, did you say from the minister to CP?

Mr. Parry: What we do is report to the minister; we do not report the audit results to VIA; the minister reports those results to VIA. The RTC, meeting in committee, recommended to the minister that the information in our audit report be released for both CN and CP; particularly for CP because CP had raised objections. Therefore, VIA have not yet received that report. When we present the 1982 audit, which is due at the end of June, we again intend to recommend to the RTC that they, in turn, recommend to the minister the release of the report.

Senator Stewart: Release it to whom?

Mr. Parry: Release it to VIA.

Senator Stewart: Then assuming that the minister agrees, what kind of financial impact might this have, assuming that the next period is comparable to the last period in other ways?

Mr. Parry: I am not sure. As to the question of financial impact, it would have no immediate impact because, of course, the operating agreement says that VIA pays the amounts determined by the audit. However, it breaks down the cost by individual service into probably 30 line items—fuels, true wages, switching charges and whatever. Therefore, at least VIA would have the information, with respect to any service it operated, and what it was paying for each particular component of that service. It also tells them the gross tonne miles that are hauled on that service, the yard diesel minutes that were used on that service and all of the other indicators that go into building up the unit costs, which I am sure you have been told about before. Therefore, VIA knows the workloads it has purchased and it knows what it has paid for those workloads. Obviously, Canadian Pacific objects to releasing that information on the basis that VIA is a customer like any other customer and no customer would be given that information.

I feel that the effect is a potential one on any future negotiations; that is where the value of the information to VIA comes in, because right now they are stuck under the operating agreement.

Senator Stewart: That is really the question I was asking you.

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, il se peut que cette réponse ait été longue mais elle est très intéressante et utile.

Je me réfère maintenant à une réponse donnée plus tôt au sujet des résultats de la vérification des livres du CP, que vous avez remis à VIA Rail. Reprenez-moi si je ne m'exprime pas correctement. En supposant que cette information soit fournie à VIA Rail, quelle en serait la répercussion sur le premier acord ultérieur; ou alors, aurait-elle des répercussions rétroactives?

M. Parry: Pour ce qui est des renseignements remis par le ministre au CP, bien que les commissaires de la CTF réunis en comité aient résolu . . .

Le sénateur Stewart: Pardon: avez-vous dit par le ministre au CP?

M. Parry: Nous faisons rapport au ministre; nous n'envoyons pas nos résultats à VIA; c'est le ministre qui lui en fait part. Les commissaires de la CTF, réunis en comité, ont recommandé au ministre de communiquer les résultats de la vérification au CN et au CP; au CP tout particulièrement, parce qu'il avait soulevé des objections. Aussi, VIA n'a pas encore reçu copie de ce rapport. Lorsque nous présenterons cette vérification pour 1982, c'est-à-dire fin juin, nous avons l'intention de recommander de nouveau aux commissaires de la CTF qu'ils conseillent au ministre de faire parvenir ce rapport.

Le sénateur Stewart: A qui?

M. Parry: A VIA.

Le sénateur Stewart: En supposant que le ministre accepte, quelles seraient les répercussions financières de ce geste, en supposant que, sous d'autres rapports, la période suivante soit comparable à la période précédente.

M. Parry: Je ne suis pas sûr. Quant à la question des répercussions financières, cette publication n'en aurait aucune immédiatement, puisque l'accord stipule que les montants que VIA sera appelé à payer seront déterminés dans le rapport de vérification. Toutefois, on y trouve une ventilation du prix par service particulier sur environ 30 articles: le carburant, les salaires réels, les frais d'aiguillonage et ainsi de suite. Mais au moins VIA posséderait ainsi les renseignements au sujet de toute ligne qu'il exploite et ce qu'il paie pour chaque élément de ce service. Ce rapport lui apprend en outre le tonnage-mille pour chaque service; le nombre de minutes diésel utilisées dans les centres de triage et tous les autres éléments qui constituent l'unité de coût et que vous connaissez déjà, j'en suis sûr. VIA connaît donc ce qu'il a acheté et le prix qu'il a versé. Et c'est pourquoi, évidemment, le Canadien Pacifique s'oppose à la publication de ces renseignements, car VIA est un client comme tout autre et aucun client ne devrait recevoir ce genre d'informations.

Je crois que la publication de ces renseignements pourrait avoir un certain effet sur les négociations à venir et c'est ici qu'intervient la valeur des renseignements donnés à VIA, qui est présentement limité par l'entente d'exploitation.

Le sénateur Stewart: C'est, de fait, la question que je vous posais.

[*Text*]

Mr. Parry: I think it would be useful.

Senator Stewart: Knowing the result of your audit, do you concede that this might have a considerable financial impact?

Mr. Parry: I do not see it as having a great financial impact. However, I share the concerns that many other people have that VIA is paying millions and millions of dollars with absolutely no idea of what they are paying for. We at the CTC staff level are satisfied that they are getting what they pay for but they are not in receipt of any information, which is a fairly unusual position to be in. Therefore, I see that there is potential value in this.

The Chairman: Since you are in possession of this information, why do you not pass it to VIA Rail?

Mr. Parry: Because, Mr. Chairman, we report in this case to the minister.

The Chairman: The minister does not pass it on to VIA; is that right?

Mr. Parry: The minister has not chosen to pass it on.

Senator Riley: If VIA were operating under its own act, would this not eliminate that difficulty?

Mr. Parry: I have no idea, senator.

Senator Riley: Has the Railway Transport Committee ever given any thought to having VIA operate under its own act? Has it ever made any recommendations to the minister in respect of that act?

Dr. Heads: I am not aware of its having done so, Senator Riley.

Senator Riley: Does the minister feel that VIA would operate more efficiently if it were operating under its own act?

Dr. Heads: I do not think that the committee has ever considered that matter, Senator Riley, and I am not sure that this would fall within the legitimate terms of reference of that committee. Our function is to administer the acts as they exist, and it would be unusual, I think, for the committee to consider that.

Senator Riley: However, if your committee found deficiencies in the existing methodology of costing, would it not be prepared to make to the minister recommendations to improve that methodology?

Dr. Heads: Under those conditions, in relation to costing methodologies, if the committee felt that there were deficiencies in our measurement of long-run variable costs, I think the committee would order its staff to make the necessary changes. If you are asking the question in the widest sense, as indeed you are, of whether the committee would make recommendations to the minister if it felt that the total methodology were deficient, I think indeed they would. However, as I was explaining earlier, I think that any changes in the methodology would represent a change of value judgment rather than a technical change. I am not sure the committee is called upon to make major value judgments of that type.

[*Traduction*]

M. Parry: Je crois que ce serait utile.

Le sénateur Stewart: Connaissant les résultats de votre vérification, admettez-vous qu'il pourrait y avoir des répercussions financières appréciables?

M. Parry: Appréciables, je ne le crois pas. Toutefois, comme beacoup d'autres, je me soucie de ce que VIA verse des millions et des millions de dollars, sans avoir la moindre idée de ce qu'il achète. Le personnel de la CTF a établi que VIA en a pour son argent, mais cette société n'est pas renseignée, ce qui constitue pour elle une situation assez singulière. Je crois donc que ces renseignements pourraient être utiles.

Le président: Puisque vous avez ces renseignements, pourquoi ne pas les communiquer à VIA Rail?

M. Parry: Parce que, monsieur le président, nous faisons rapport au ministre.

Le président: Et le ministre ne les communique pas à VIA?

M. Parry: Le ministre n'a pas jugé bon de le faire.

Le sénateur Riley: Si VIA exploitait en vertu de sa propre loi, cette difficulté ne serait-elle pas automatiquement éliminée?

M. Parry: Je n'en ai pas la moindre idée, sénateur.

Le sénateur Riley: Le Comité sur les transports par chemins de fer a-t-il songé à demander à VIA d'exploiter en vertu de sa propre loi? A-t-il déjà fait des recommandations au ministre en ce sens?

M. Heads: Je ne me souviens pas qu'on l'ait fait, sénateur Riley.

Le sénateur Riley: Selon le comité, VIA s'en porterait-il mieux s'il fonctionnait en vertu de sa propre loi?

M. Heads: Je ne crois pas que le comité ait jamais étudié cette question, sénateur Riley, et j'ignore si elle serait de son ressort. Son rôle est d'administrer les lois actuelles et il serait inusité pour lui, je crois, d'étudier cette question.

Le sénateur Riley: Toutefois, si votre comité trouvait des lacunes dans la méthode actuelle de gestion des coûts, serait-il disposé à faire au ministre des recommandations en vue de les corriger?

M. Heads: Si le comité estimait qu'il y avait des lacunes dans notre méthode de gestion des coûts variables à longue échéance, il demanderait, je crois, à son personnel d'opérer les modifications nécessaires. Si vous posez cette question dans un sens plus général, comme vous le faites d'ailleurs, et que vous voulez savoir si le comité ferait en ce sens des recommandations au ministre pour rectifier cette méthode, je crois qu'il le ferait. Mais comme je l'ai expliqué plus tôt, toute modification de la néthodologie représenterait un changement sur le plan des valeurs plutôt que sur le plan technique. Je ne suis pas certain que le comité soit appelé à faire d'importants jugements de valeur de ce genre.

[*Text*]

Senator Riley: Has the committee ever gone into the question of avoidable costs on the part of the railways insofar as they might affect VIA?

Dr. Heads: Yes, indeed. The auditing we do of CN and CP charges to VIA consists of an examination to ensure that all costs charged to VIA are indeed avoidable in the sense that if rail passenger service were discontinued the costs would disappear. So, if you are asking whether we apply the avoidable costs rule specifically to VIA, yes, undoubtedly we do.

Senator Riley: Do you recognize that a procedure could be implemented whereby avoidable costs could be undertaken by the railways insofar as VIA is concerned?

Dr. Heads: Are you asking whether the committee could implement the system of costing used by AMTRAK rather than the system we are using at the moment?

Senator Riley: Partly, yes.

Dr. Heads: I think the answer would be that the committee could not because the committee's costing regulations are specified for use in the operating agreement.

Senator Riley: Under this order?

Dr. Heads: Yes.

Senator Riley: So you are bound by this order and your audit is completely based upon Costing Order R-6313?

Dr. Heads: And subsequent developments to that costing order which have taken place over the past decade and a half.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I am not an expert on railway road-beds, but let me explore this question and the witnesses can tell me how far off I am. Let us say that a railway builds a road-bed for a relatively fast passenger train. It will build that road-bed to quite different standards than if it were to be used for heavy freight trains; is that correct?

Mr. Parry: Yes.

Senator Stewart: How do you sort out the costs that should be attributed to the passenger rail serive as distinct from the freight service on that line? Which is likely to get the costing advantage in such a case?

Mr. Parry: At the time of the introduction of VIA there was a road-bed in place, which road-bed was paid for by Canadian National and Canadian Pacific, and obviously the taxpayers, through some mechanism or another. What the operating agreement says is that the railways are bound to maintain that road-bed for the speeds recommended and to the quality that was in place when VIA took over. If for any reason VIA wishes to upgrade that particular line—and as an example let us use the section between Ottawa and Smith's Falls, which is now being upgraded—VIA must pay the incremental cost. Let us say there is a current speed of 60 miles an hour and VIA wants to make it a 90-mile-an-hour section, VIA has to pay for the entire cost of upgrading that section. That amount of

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Le comité a-t-il déjà étudié cette question des coûts évitables des chemins de fer, dans la mesure où ils pourraient affecter VIA?

M. Heads: Oui, en effet. La vérification que nous faisons des montants imputés à VIA par le CN et le CP constitue en somme une vérification du fait que tous les frais imputés à VIA sont, effectivement, évitables; si, par exemple, un service-voyageurs était discontinué, ces frais cesseraient d'exister. Donc, quand vous me demandez si nous appliquons cette règle des coûts évitables à VIA, la réponse est indiscutablement oui.

Le sénateur Riley: Selon vous, serait-il possible d'établir une procédure qui permettrait de faire supporter les coûts évitables, par les chemins de fer, pour ce qui est de VIA.

M. Heads: Vous me demandez en somme si le comité pourrait appliquer le système de facturation utilisé par Amtrak plutôt que celui que nous utilisons en ce moment?

Le sénateur Riley: C'est un peu ça, oui.

M. Heads: Je répondrais, je crois, que le comité ne pourrait pas le faire, parce que les règlements qui le régissent au sujet de la facturation sont spécifiquement limités à l'accord d'exploitation.

Le sénateur Riley: En vertu de cette ordonnance?

M. Heads: Oui.

Le sénateur Riley: Vous êtes donc lié par cette ordonnance et votre vérification se fonde uniquement sur l'ordonnance de facturation R-6313?

M. Heads: Et les modifications qui lui ont été apportées par la suite, au cours des 15 dernières années.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je ne suis pas expert en plates-formes ferroviaires, mais j'aimerais explorer un peu cette question et laisser aux témoins le soin de me dire jusqu'à quel point je suis dans la vérité. Supposons qu'une société ferroviaire construise une plate-forme, en vue du déplacement d'un train-voyageurs relativement rapide. Elle la construira suivant des normes différentes que s'il s'agissait d'une plate-forme destinée à de lourds wagons pour le fret, n'est-ce pas?

M. Parry: Oui.

Le sénateur Stewart: Comment séparez-vous les frais du service-voyageurs et ceux du service du fret? Lequel, dans chaque cas, l'emporte sur l'autre?

M. Parry: Lors de la création de VIA, il y avait déjà une plate-forme qui avait été payée par le CN et le CP et, évidemment, par les contribuables, selon une formule ou une autre. L'accord d'exploitation stipule que les sociétés ferroviaires sont tenues d'entretenir ces plates-formes pour les vitesses recommandées et la qualité existante, au moment où VIA s'en est porté acquéreur. Si, pour une raison ou pour une autre, VIA souhaite améliorer une ligne en particulier—prenons par exemple le parcours Ottawa-Smith Falls, qui est en voie d'amélioration—il doit en supporter les frais. Si la vitesse actuelle est de 60 milles à l'heure et que VIA veuille la porter à 90 milles à l'heure, il lui faut alors supporter entièrement le coût des travaux d'amélioration. Cet argent constitue un élé-

[*Text*]

money is taken into the calculation of the cost of capital and depreciation on a system basis, because all of those costs are on a system basis. There is a slight bringing down of the unit cost charged to VIA on a system basis, because VIA has contributed in part to some of the cost of upgrading a certain section. That is covered in the operating agreement.

Senator Stewart: Which company are you talking about in the case of the Ottawa to Smith's Falls upgrading?

Mr. Parry: Canadian Pacific.

Senator Stewart: So CP obtains an advantage in that it can run its freight trains over that section of railway at faster speeds.

Mr. Parry: I am not a technical expert on that, but I would presume so, yes.

Senator Riley: But if the upgrading of the line interferes in any way with the operation of the heavier freight trains, do I take it, then, the railways would not allow VIA to undertake any work, even if VIA were responsible for the incremental costs?

Mr. Parry: That is a little outside of my area; what I see are the results of those actions. To my knowledge, that has not happened; to my knowledge, when VIA requests an upgrading, an upgrading takes place. Because the ownership stays with the major railways, obviously there is a benefit in that the costs are paid by somebody else.

I think Senator Stewart mentioned that there has to be a spinoff in that the freight trains can run at faster rates of speed, so I suppose they would tend to allow that, but I have had no experience in the operating side.

Senator Riley: It was intended that the kilting mechanism of the LRC's would operate on the curves, but that would not conform with the heavier freight trains and, as a result, am I not correct, VIA, in its current operations, if forbidden to operate its kilting device on freight lines?

Mr. Parry: I do not know. I know there is a speed limit of 95-miles-an-hour between Toronto and Montreal. I know that, theoretically, the LRC's are capable of much higher speeds. You would probably have to ask a technical person that question.

Senator Riley: I thought it was 220-kilometers-an-hour.

Mr. Parry: I know the actual operation is limited to 95 miles an hour; 120 miles an hour is the theoretical or technical speed.

Senator Riley: That is the technical speed, but they have to operate at a maximum 95 miles an hour because of the fact that the lines are used by freight trains, and the operators of those freight trains do not want to have those lines upgraded to the point where they would permit the maximum potential speed of the LRC's.

Mr. Parry: I do not know.

[*Traduction*]

ment du calcul du coût en capital et de dépréciation, sur une base analytique, parce que tous ces coûts sont traités de cette façon, de sorte qu'il se produit une légère réduction de l'unité de coût imputée à VIA, en vertu de ce système parce que VIA a contribué, en partie, à défrayer l'amélioration d'une certaine section. Cette question est couverte par l'accord d'exploitation.

Le sénateur Stewart: De quelle société parlez-vous au sujet de l'amélioration de la voie entre Ottawa et Smith Falls?

M. Parry: Du CP.

Le sénateur Stewart: Le CP jouit donc d'un avantage, puisqu'il peut déplacer ses trains de fret plus rapidement sur ce tronçon.

M. Parry: Je ne suis pas expert en la matière, mais je le suppose.

Le sénateur Riley: Mais si l'amélioration de la voie ferrée gêne tant soit peu le déplacement des trains de fret plus lourds, dois-je en conclure que les sociétés ferroviaires ne permettront pas à VIA d'entreprendre les travaux, même si cette société est disposée à en supporter les frais?

M. Parry: Cette question dépasse un peu ma compétence; je n'envisage que les résultats de ces actes. Pour autant que je sache, cela ne s'est pas produit. Lorsque VIA demande une amélioration, l'amélioration se fait. Parce que la propriété reste aux mains du réseau principal, il en découle manifestement un avantage qui provient de ce que les frais sont payés par un autre.

Je crois que le sénateur Stewart a dit qu'il devait y avoir un avantage puisque les trains de fret peuvent se déplacer plus rapidement. Je suppose donc qu'ils ne s'opposeraient pas à ces travaux, mais je n'ai aucune expérience dans ce domaine d'exploitation.

Le sénateur Riley: L'intention était que le mécanisme de surélévation vaut pour les LRC, dans les courbes, mais qu'il ne serait pas utilisable pour les trains de fret plus lourds et, c'est pourquoi, sauf erreur, VIA ne serait pas autorisée à utiliser ce mécanisme pour ses déplacements ordinaires sur des lignes de fret?

M. Parry: Je ne sais pas. Je sais qu'il y a sur le parcours Toronto-Montréal une limite de vitesse de 95 milles l'heure. Je sais aussi que, théoriquement, le LRC peut voyager à des vitesses plus grandes. Il vous faudrait probablement poser cette question à un spécialiste.

Le sénateur Riley: Je croyais qu'il s'agissait de 220 kilomètres l'heure.

M. Parry: Je sais que la limite de vitesse actuelle est de 95 milles l'heure; 120 milles l'heure est la vitesse théorique ou technique.

Le sénateur Riley: C'est la vitesse technique, mais il leur faut s'en tenir à la vitesse maximum de 95 milles l'heure, parce que la voie est utilisée par des trains de fret et que ceux qui se servent de ces trains de fret ne veulent pas qu'elle soit améliorée jusqu'au point où le LRC pourrait se déplacer à sa vitesse maximum.

M. Parry: Je ne sais pas.

[*Text*]

Senator Stewart: Let me ask you this question, then; does that not cast some shadow of doubt on the suitability of Costing Order R-6313?

Dr. Heads: I am afraid, Senator Stewart, that we have not brought along the technical staff that could answer questions such as those Senator Riley has asked. If I may be allowed, I will obtain an answer in writing for Senator Riley and sent it to the committee at a later date.

I realize VIA has problems with its banking mechanism on curves, as Senator Riley has just outlined. I am not an expert on the mechanics of that, but I have the responsibility of obtaining an answer to that and I will do so.

I am not quite sure how this would reflect on Costing Order R-6313. You are postulating a situation where VIA wishes to make an alteration to a mainline track, which the operating railways do not wish to see happen because of the adverse effects on the operation of freight trains. I was not aware that this instance had arisen, and perhaps I should have been, and I have to take that under advisement and come back and report to you.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: If there are no other questions, on behalf of the members of the committee I should like to thank you both for being here.

Our next witness will be Mr. Douglas H. Fullerton. I understand that he has an opening statement. Would you proceed, Mr. Fullerton.

Mr. Douglas H. Fullerton, Former Director General of Barem, Montreal, Quebec: Mr. Chairman and members of the committee, thank you for receiving me today. I have a strong story to tell which is in my brief. If you have read my brief you will understand how strongly I feel about this business. I have spent some time in the passenger train business, or in the planning thereof, and I appear before you, I suppose, out of a sense of outrage. To me the story of VIA has been in a sense a growing scandal in this country. Its costs are outrageous. The fact is that 75 per cent of the costs are borne by subsidy and the total cost is something approaching $700 million per annum today. That is the cost of the subsidy required to carry 1 per cent of Canadians who travel between cities. It is beyond my understanding why this goes on and the spending increases. It ought to have been stopped a long time ago. That is the substance of my main point. I would go on from there and argue with all of the force that I can muster that there is no economic justification at all for the continuance of inter-city passenger service on rail track in Canada. I exclude from that commuter traffic.

I started out as a railroad buff. I was keen on passenger trains and enjoyed travelling in them. As I advanced and grew older I listened to the sob stories I heard from people in this business. It was only after I became involved in Montreal as Director General of the Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal that I started to find out all the flaws in the arguments of the passenger rail service.

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart: Laissez-moi vous poser la question suivante. Tout ceci n'infirme-t-il pas là-propos de l'Ordonnance sur les coûts R-6313?

M. Heads: Je crains fort, sénateur Stewart, que nous n'ayons pas ici le personnel technique qui puisse répondre à des questions comme celles que le sénateur Riley a posée. Si vous me le permettez, je vais lui obtenir une réponse écrite que je ferai parvenir plus tard au Comité.

Je sais que VIA a eu des problèmes avec son mécanisme de surélévation dans les courbes, comme l'a remarqué le sénateur Riley. Je ne suis pas un expert en mécanique, mais je suis chargé d'obtenir des réponses à vos questions et je le ferai.

J'ignore au juste l'effet que tout cela peut avoir sur l'ordonnance sur les coûts R-6313. Vous supposez que VIA voudrait modifier la voie ferrée sur un parcours principal, où les sociétés ferroviaires ne tiennent pas à voir cette amélioration se produire parce que le déplacement des trains de fret s'en trouverait gêné. Je dois dire que je n'ai pas eu l'occasion de constater un cas de ce genre, mais peut-être que la chose n'aurait pas dû m'échapper; je me dois donc d'en prendre note et revenir vous en parler.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président.

Le président: Si les membres du comité n'ont plus de question à poser, je vous remercie tous deux d'avoir pris part à cette séance.

Notre prochain témoin sera M. Douglas H. Fullerton qui vous exposera son mémoire. Veuillez procéder, Monsieur Fullerton.

M. Douglas H. Fullerton, ancien directeur général de Barem, Montréal, Québec: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me recevoir aujourd'hui. Mon exposé sera bref et énergique. Si vous l'avez lu, vous savez comme cette question me tient à cœur. J'ai passé quelque temps dans la planification du service ferroviaire voyageurs et je comparais ici devant vous, poussé par l'indignation. L'histoire de VIA me semble un scandale grandissant au Canada. Son coût est stupéfiant. Le fait est que 75 p. 100 de ces coûts font l'objet de subventions et ils s'élèvent dans l'ensemble à près de 700 millions de dollars par année. Voilà les subsides qu'il faut verser pour assurer le transport de un pourcent des Canadiens. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi cette question se perpétue, pourquoi ces dépenses augmentent. On aurait dû y mettre fin il y a longtemps déjà. C'est-là en substance, mon mémoire. De ce point, j'argumenterai avec toute la force dont je dispose, qu'il n'y a aucune justification d'ordre économique à perpétuer ce service voyageur intercité sur un réseau ferroviaire canadien. J'exclus de mon argumentation les trains de banlieue.

Au début, j'étais un enthousiaste du chemin de fer et j'adorais voyager en train. En vieillissant, j'ai entendu les tristes histoires racontées par les gens du métier et ce n'est qu'après avoir travaillé à Montréal, comme directeur général du bureau d'aménagement du réseau express que j'ai commencé à relever toutes les lacunes dans les arguments qu'on nous servait au sujet du service voyageur.

[*Text*]

Senator Riley: Have you read Mr. Whittaker's book? He was a famous railway buff.

Mr. Fullerton: No, I have not read his book. Instead of going after generalizations I will zone in as fast as I can on the essential points of the flaws in passenger rail service in Canada. First of all, of all of the western countries, Canada is least suitable for passenger rail service. Our population is small in terms of space; our distances are great. We do not have any background of electric rail service. The automobiles came early and conquered all. On top of all of these natural disadvantages are the problems of snow and climate. That has been observed as an example of the problems that it causes. I am saying that Canada starts out as having a poor case for starting a respectacle passenger rail system.

The second flaw in the passenger approach is that this is a capital intensive industry. In other words, you have to lay out a lot of money in order to get your track and services in place. It is enormously expensive when you take into consideration the cost of buying the land, the track itself, the overpasses, the signalling and so on. On top of being a capital intensive industry—and that depends on interest rates as much as any other single factor—is the fact that it is also labour intensive in Canada. You have a system of a grossly over-staffed operation, some of it caused by other things. The next obstacle of a capital intensive nature is that passengers expect frequency in service. Frequency is provided by cars, buses and airplanes, but that negates the benefits of the economy of train travel. Trains can operate economically only if they can carry a lot of people. We do not have the people here.

There are other problems, but I will not go into the technical problems of mixing passengers and freight on the same line because you have that all exposed to you in the brief. The annual report of VIA is a shameful document. It disguises its losses and does not reflect the fact that passenger service has been falling. It talks about a great new world in the future. If the report had stated the problems in the passenger rail service, I would have gone along with it. As it stands, this report distorts and covers up the facts. As a public report, I think it is shameful.

The buffs of Transport 2000, VIA and the lobbies are attempting to sell Ottawa the services. For example, Bombardier has a big lobby. They present the same arguments all the time that VIA is being overcharged by CN and CP. I would say that may be the case, but, in terms of the overall picture, it is a small consideration. They argue that roads are in place to carry cars and trucks and that, therefore, the bus companies do not pay appropriate taxes. They say they are exploiting the capital in place in that they do not have to start afresh by making these enormous expenditures. They expound the argument that the railways have outdated equipment which is always breaking down. There are the challengeable arguments about the lines that are operating at a profit.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Avez-vous lu le livre de M. Whittaker? C'était un fameux adepte du chemin de fer.

M. Fullerton: Non, je ne l'ai pas lu. Au lieu de me perdre dans les généralités, j'arriverai, aussitôt que possible, aux principales lacunes du service voyageur canadien. Premièrement, le Canada est, de tous les pays d'Occident, celui qui se prête le moins à un service de voyageurs. Notre population est peu élevée et nos distances sont grandes. Nous n'avons jamais eu de service ferroviaire électrifié. L'automobile a fait tôt son arrivée et a tout conquis. Et pour combler, il y a les inconvénients naturels de la neige et du climat. Ces choses ont servi pour donner des exemples des problèmes qu'elles causent. Je dis tout simplement que le Canada fait, au départ, bien mauvaise figure dans les réseaux de transport ferroviaire pour voyageurs.

Deuxièmement, le service voyageur est une industrie de capital. En d'autres termes, il faut investir des sommes importantes pour construire la voie ferrée. Le coût est énorme si l'on considère ce qu'il faut payer pour acheter le terrain, les rails, les appareils de signalisation, les viaducs etc. En plus d'être une industrie de capital—et elle est tributaire des taux d'intérêt comme toute autre industrie—c'est aussi une industrie de main-d'œuvre au Canada. Vous avez alors un système doté d'un personnel excessif, dont certains aspects proviennent d'autres causes. L'obstacle suivant, qui relève également d'une industrie de capital, c'est que les voyageurs s'attendent à un service fréquent. La fréquence du service est fournie par les autocars et les avions, qui neutralisent l'avantage d'un voyage économique par train. Les trains ne peuvent fonctionner économiquement que s'ils transportent beaucoup de voyageurs. Or, au Canada, nous n'avons pas ces voyageurs.

Il y a d'autres problèmes mais je n'entrerais pas dans le détail technique du problème de la mixité passagers-marchandises sur la même ligne puisque ceci est exposé dans le mémoire. Le rapport annuel de VIA est un document honteux. Il déguise les pertes de la société et ne tient pas compte du fait que le service voyageurs est en déclin. Les auteurs parlent plutôt des grandes possibilités d'avenir. Si le rapport avait fait état des problèmes du service voyageurs, je l'aurais accepté. Dans sa forme actuelle, il déforme et cache les faits. Je crois que ce rapport public est honteux.

Les mordus de Transport 2000, les représentants de VIA et les groupes de pression tentent de vendre ces services à Ottawa. Par exemple, la société Bombardier dispose d'un groupe de pression important qui présente toujours les mêmes arguments, à savoir que la société VIA est surtaxée par le CN et le CP. Peut-être en est-il ainsi, mais dans l'ensemble, cela n'est qu'un élément mineur. Les représentants de Bombardier soutiennent que les routes sont construites pour servir au transport des voitures et des camions et que par conséquent, les sociétés de transport par autocar ne paient pas leur juste part des impôts. Ces mêmes gens prétendent que ces sociétés tirent profit des capitaux qui sont en place, en ce sens qu'ils n'ont pas besoin d'aller chercher de l'argent frais pour engager ces énormes dépenses. Ils vont même plus loin en disant que les sociétés ferroviaires disposent d'équipement vieilli qui tombe toujours en panne. On peut aussi y mettre en doute les arguments qu'ils apportent au sujet des lignes ferroviaires qui sont exploitées à profit.

[*Text*]

The propaganda is to the effect that we should go all out, map out a dedicated line between, say, Montreal and Toronto or Ottawa and Toronto, and that all we have to do is spend $2.5 billion. They say that will allow us to suck people out of their cars, buses and airplanes. I would listen to such an argument, but I would have questions to ask about the problem of snow. If you are travelling very fast and you bang into a snowdrift, what happens? The fact is that a $2.5 billion capital expenditure equals $7 million per mile. The Japanese expansion costs, at the present time, amount to between $30 million and $50 million per mile. Even if we say that $7 million per mile is acceptable, that amounts to interest and amortization costs for this presumably rapid line of $1 million per day. That excludes the costs of operating the trains and paying the staff. Even if you have 5,000 or 10,000 people travelling on the trains a day—and I still think the airplane is attractive because it is the fastest—that amounts to $100 to $200 per passenger for a single trip. That is based solely on paying interest costs and on amortizing the capital. The thing does not stand up to scrutiny.

Japanese passenger trains are now operating at a current deficit of $4 billion per annum. The tracks were built a long time ago at a period of low interest rates and low capital costs. Although there is talk of further expansion in Japan, I am told that it has slowed down and, in some places, it has stopped. The French experiment shows the same results.

VIA carries only a fragment of our passenger load and it carries an enormous government subsidy, this at a time in Canada when we are blowing our money away foolishly on many things. VIA, in my view, is the worst offender. This detracts from the real problem of our times, which is to have in place economic transport. In this regard, buses are by far the best mode. The bus services are being damaged by these gigantic subsidies which are paid to VIA.

There is a myth that the fault does not lie with VIA but that it is the fault of the outside pressures of CN and CP who are robbing VIA. However, I have come here, as I said, simply because I think this a shocking state of affairs in Canada today and something has to be done about it. In this matter, I am speaking only for myself. There is nobody else I am speaking for, senator.

Senator Riley: Mr. Fullerton, you were at one time Chairman of the National Capital Commission?

Mr. Fullerton: I was, yes.

Senator Riley: For what period of time?

Mr. Fullerton: Between 1969 and 1973.

[*Traduction*]

Ce qu'ils soutiennent, c'est que nous devrions déployer tous les efforts possibles pour établir une ligne précise entre par exemple, Montréal et Toronto ou Ottawa et Toronto et que tout ce que nous devrions dépenser, c'est 2,5 milliards de dollars. Selon eux, on pourrait attirer les automobilistes, les usagers des autocars et des avions. Je veux bien accepter cet argument, mais j'ai des questions à poser au sujet du problème de la neige. Si un train roule à vive allure et qu'il frappe un banc de neige, qu'est-ce qui se passe? Le fait est que cette dépense d'immobilisation de 2,5 milliards équivaut à 7 millions de dollars le mille. Les Japonais dépensent actuellement en frais d'expansion environ 30 à 50 millions de dollars le mille. Même si nous disons que 7 millions de dollars le mille est un chiffre acceptable, il en résulte que les frais d'intérêt et les coûts d'amortissement pour cette ligne dite rapide s'élèvent à 1 million de dollars par jour. Et ça, sans compter les frais d'exploitation des trains et les salaires des employés. Même si 5,000 ou 10,000 personnes prennent le train en une journée—et je pense toujours que l'avion est intéressant parce que c'est le moyen de communication le plus rapide—cela signifie 100 à 200 dollars par passager pour un aller simple. Et cela, en se fondant seulement sur les frais d'intérêt et sur l'amortissement du capital. L'argument est très vulnérable.

Au Japon, les trains de passagers sont aujourd'hui exploités avec un déficit courant de 4 milliards de dollars par année. Les voies ont été construites il y a longtemps à une époque où les taux d'intérêt et les coûts d'amortissement étaient bas. Bien que le Japon discute actuellement de l'expansion de son réseau ferroviaire, on me dit que les travaux ont ralenti et qu'à certains endroits ils ont même été interrompus. Il en va de même de l'expérience de la France.

La société VIA n'assure qu'une partie du service de transport de voyageurs et profite d'une énorme subvention gouvernementale, et ce, à un moment où au Canada on dépense notre argent de façon insensée sur des futilités. A mon avis, la société VIA est le plus à blâmer. Et tous ces arguments nous font oublier le problème réel de notre époque, c'est-à-dire la mise en place d'un réseau de transport économique. A cet égard, l'autocar est de loin le meilleur moyen. Ses services sont mis en danger par les gigantesques subventions qui sont versées à la société VIA.

C'est un mythe que d'exonérer la société VIA, et d'attribuer plutôt le problème aux pressions externes du CN et du CP qui volent littéralement la société VIA. Il y a d'autres problèmes, mais je ne vais pas entrer dans les détails techniques des difficultés que pose le jumelage du service de voyageurs et de fret sur la même ligne parce que tous ces aspects sont exposés dans le mémoire. Cependant, comme je l'ai dit, je viens témoigner ici parce que je pense que cette situation est vraiment choquante aujourd'hui et que l'on doit lui trouver une solution. A cet égard, je ne parle qu'en mon nom personnel uniquement, sénateur.

Le sénateur Riley: Monsieur Fullerton, vous avez déjà été président de la Commission de la capitale nationale?

M. Fullerton: C'est exact.

Le sénateur Riley: Pendant combien de temps?

M. Fullerton: De 1969 à 1973.

[*Text*]

Senator Riley: During that time, you undertook a very notable project in that you were the originator of the concept of turning the canal into a skating rink. That has been very successful, has it not?

Mr. Fullerton: I would like to think so. In any event, I myself skate.

Senator Riley: Your name has become a byword as a result of that project. Would you call the National Capital Commission a capital-intensive corporation?

Mr. Fullerton: Capital-intensive? I do not think that applies. It is not an industry; it is not a business, really. This sort of term does not apply, although I would say, on balance, it is capital-intensive in terms of the parkways it has built, and it operates a large staff. However, it is not a commercial business. Its goals are totally different from competing in the market.

Senator Riley: My question was: Is it a capital-intensive corporation?

Mr. Fullerton: No. However, I would argue that it is both. In terms of its substantial improvements in terms of the parkways it built and the bridges and so on, it is capital-intensive, but at the same time, it employees a large staff of people.

Senator Riley: You stated previously that one of the flaws in VIA Rail was that it was labour-intensive?

Mr. Fullerton: No, I said it was both capital and labour—

Senator Riley: . . . and that there was a lot of feather-bedding, is that right?

Mr. Fullerton: Yes.

Senator Riley: Is there any feather-bedding in the National Capital Commission?

Mr. Fullerton: Probably.

Senator Riley: When you became chairman of the NCC, what was the number of employees at that time?

Mr. Fullerton: The permanent staff was around 500 people and then there was an expansion in the summertime when the students were hired. From what I hear, it is larger now.

Senator Riley: Do you have any idea what the number of personnel is at the present time?

Mr. Fullerton: No.

Senator Riley: Can you hazard a guess?

Mr. Fullerton: Perhaps 800 or 1,000. I do not know. I left the NCC 11 years ago.

Senator Riley: Perhaps we could go back to when you were chairman. When you left, how many acres of land in the

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Au cours de cette période, vous avez entrepris de réaliser un projet tout à fait remarquable en songeant à transformer le canal en patinoire. Cela a été un succès, n'est-ce pas?

M. Fullerton: J'ose croire que oui. De toute façon, je suis moi-même un patineur.

Le sénateur Riley: Votre nom a été associé à ce projet. Direz-vous que la Commission de la capitale nationale est une société à prédominance de capital?

M. Fullerton: De capital? Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. La Commission n'est vraiment ni une industrie, ni une entreprise. Le terme ne s'applique pas, bien que je doive dire que tout compte fait, la Commission est à prédominance de capital compte tenu des promenades qu'elle a construites et de son effectif important. Toutefois, ce n'est pas une entreprise commerciale, ses objectifs sont tout à fait différents des sociétés qui se font concurrence sur le marché.

Le sénateur Riley: Ma question était la suivante: la Commission de la capitale nationale est-elle une société à prédominance de capital?

M. Fullerton: Non, cependant je dois dire qu'elle participe des deux. En ce qui a trait aux améliorations considérables qu'elle a apportées aux promenades qu'elle a construites et aux ponts et ainsi de suite, Il s'agit bien d'une société à prédominance de capital, mais en même temps, elle compte un personnel très nombreux.

Le sénateur Riley: Vous avez dit tout à l'heure que l'une des lacunes de la société VIA, c'est qu'elle est une société à prédominance de main-d'œuvre?

M. Fullerton: Non, j'ai dit qu'elle était à la fois une société à prédominance de capital et de main-d'œuvre . . .

Le sénateur Riley: . . . et qu'il y avait beaucoup de suremploi, n'est-ce pas?

M. Fullerton: C'est exact.

Le sénateur Riley: Y a-t-il du suremploi à la Commission de la capitale nationale?

M. Fullerton: Probablement.

Le sénateur Riley: Lorsque vous avez accédé à la présidence de la CCN, combien comptait-elle d'employés à ce moment-là?

M. Fullerton: Les employés permanents étaient au nombre de 500 environ et ils augmentaient en été avec l'embauche des étudiants. D'après ce que j'entends, le personnel est plus important aujourd'hui.

Le sénateur Riley: Avez-vous une idée du nombre d'employés qu'elle compte actuellement?

M. Fullerton: Non.

Le sénateur Riley: Pouvez-vous risquer un chiffre?

M. Fullerton: Peut-être 800 ou 1,000, je ne sais pas, j'ai quitté la CCN il y a onze ans.

Le sénateur Riley: Peut-être pourrions-nous revenir à l'époque où vous étiez président. Lorsque vous avez quitté, combien

[*Text*]

national capital jurisdiction had been purchased by the taxpayers of Canada?

Mr. Fullerton: That is going back into the past, but I would say probably something like 10,000 acres or perhaps a few more. I am not at all certain of that.

Senator Riley: Have you any idea of the cost?

Mr. Fullerton: Perhaps I could give you an example of the cost. Prior to my time, we took over the Centretown tracks.

Senator Riley: Pardon?

Mr. Fullerton: The Centretown railway tracks were taken over prior to my time, plus all of that package from the CN at an over-all cost of $55 million. In terms of its value afterwards, the land is worth 10 to 20 times that, so it was a gigantic, profitable venture for the government.

Senator Riley: Apart from the Centretown tracks, you have Riverside Drive and other arteries in the city itself. Considering the whole area within the jurisdiction of the National Capital Commission, how many acres do you estimate have been acquired now, including both Quebec and Ontario?

Mr. Fullerton: Do you mean in the urban and downtown area, or in the inner city?

Senator Riley: Yes, but including the perimeter as well.

Mr. Fullerton: I estimated some 10,000 acres but that probably excludes the Gatineau Park. However, in order to appraise and understand it, it has to be split up into the urban parts of the capital, the suburban parts of the capital and the country parts of the capital.

Senator Riley: The policy has been to create recreational areas and aesthetic areas for the whole capital region for the benefit of whom?

Mr. Fullerton: For the people of Canada. That was the essential purpose of the establishment of the National Capital Commission.

Senator Riley: When you talk about the people of Canada, do you include the senior citizens and the children?

Mr. Fullerton: Obviously, I do. I am a senior citizen myself now and, as I explained, I skate and I enjoy it.

Senator Riley: So do a lot of children. Do they gain a great deal of benefit from these facilities?

Mr. Fullerton: Yes, that is right.

Senator Riley: Then let us go back to the railways. You say there are a great many flaws in the VIA Rail system. When you make this over-all condemnation of VIA Rail, the railway passenger service, do you include the suburban train passenger service?

Mr. Fullerton: No, I do not. I stated at the beginning of my remarks that I excluded the commuter service.

[*Traduction*]

d'acres de terrain dans la capitale nationale ont été achetés avec l'argent des contribuables canadiens?

M. Fullerton: Nous retournons bien loin, mais je dirais probablement 10,000 acres ou peut-être un peu plus. Je n'en suis pas certain du tout.

Le sénateur Riley: Avez-vous une idée des coûts?

M. Fullerton: Peut-être pourrais-je vous donner un exemple de coût. Avant que je devienne président, la Commission avait pris à sa charge les voies ferrées du centre-ville.

Le sénateur Riley: Pardon?

M. Fullerton: C'est avant que je devienne président que la Commission a pris à sa charge les voies ferrées du centre-ville avec tous les terrains du CN qu'elle a achetés pour 55 millions de dollars. En ce qui a trait à la plus-value, les terrains valent dix ou vingt fois cela; le gouvernement a donc réalisé des profits gigantesques.

Le sénateur Riley: A l'exception des voies ferrées du centre-ville, vous aviez aussi la Promenade Riverside et d'autres artères dans la ville même. Compte tenu de tout le secteur qui relève de la Commission de la capitale nationale, à votre avis, combien d'acres ont été achetés maintenant, au Québec et en Ontario?

M. Fullerton: Vous voulez dire dans la région urbaine, au centre-ville ou dans les limites intérieures de la ville?

Le sénateur Riley: Tout cela, y compris le périmètre.

M. Fullerton: J'ai donné comme chiffre estimatif environ 10,000 acres, mais on exclut probablement le Parc de la Gatineau. Cependant, pour faire une bonne évaluation et pour la comprendre, il faut que ces chiffres soient séparés entre les régions urbaines de la capitale, la banlieue et la campagne.

Le sénateur Riley: La politique a consisté à créer des zones récréatives et des zones artistiques pour toute la région de la capitale pour le bénéfice de qui?

M. Fullerton: Pour la population du Canada. C'était le but essentiel de la création de la Commission de la Capitale nationale.

Le sénateur Riley: Lorsque vous parlez de la population du Canada, entendez-vous aussi les citoyens âgés et les enfants?

M. Fullerton: Évidemment. Je suis un citoyen âgé moi-même maintenant et, comme je vous l'ai expliqué, je patine et j'y prends plaisir.

Le sénateur Riley: De même que beaucoup d'enfants. Bénéficient-ils énormément de ces installations?

M. Fullerton: Oui, absolument.

Le sénateur Riley: Alors revenons-en aux chemins de fer. Vous dites que le réseau de VIA Rail présente beaucoup de lacunes. Lorsque vous faites cette condamnation globale de VIA Rail, le service de transport ferroviaire de voyageurs, songez-vous aussi au service de transport ferroviaire des banlieues?

M. Fullerton: Non. J'ai dit au début que j'excluais le service de banlieue.

[*Text*]

Senator Riley: I am sorry, I missed that. What about senior citizens who cannot afford to travel by air and who find it uncomfortable to travel by bus? As you know, we have an ever-increasing number of these people who prefer to travel by train. To begin with, it is cheaper for them; they are able to sit up all night in day-nighters with the help of the reclining seats and pillows. These are people who, with their existing incomes, cannot afford to travel on aircraft and who find it very uncomfortable to travel by bus.

Mr. Fullerton: I could challenge it either way. I am saying that, first of all, buses are uncomfortable because they compete with subsidized VIA Rail. Secondly, enormous numbers of senior citizens in Canada travel by bus, as I do myself. I see myself surrounded by older people all of the time. The service provided by the bus is infinitely better in terms of frequency. If VIA Rail were stopped, it would be possible to send every person in this country over the age of 65 to their destinations by air, taxi or bus.

Senator Riley: Would you send them from Montreal to Toronto by taxi?

Mr. Fullerton: No, but you could send them in a respectable bus at no charge.

Senator Riley: What about the thousands upon thousands of school children in ever-increasing numbers who want to travel to the capital of their country during their school breaks? They can do that as a result of moneys they have raised from school projects, but they are unable to pay the high costs of air travel. In most instance, they have to come from far distances and travel all night by bus. They are confined to one seat and in most cases have to change buses during the night.

What about university students who like to travel back and forth on weekends, during Christmas holidays or during their March break? They cannot afford to travel by air. They, again because they travel in groups, usually find travel by bus rather confined. There are fairly rigid restrictions on them when they travel by bus. Are they not entitled to train travel if they want it?

Mr. Fullerton: That all depends upon the price of train travel. A person travelling from Sydney, Nova Scotia, to Ottawa is subsidized at a rate of $400 a ticket. I think that is ridiculous. We could fly them for one-third of that price. I understand and accept your point that we ought to do something about making it easier and cheaper to travel in Canada, but I think you are going at it the wrong way if you think it should be done by train.

Senator Riley: What about those who suffer from phobias? Some people suffer from acrophobia, those we call the "white knuckled"; should they be restricted to travel by bus, or should they be provided with a rail service as are their counterparts in other countries? Have you ever experienced acrophobia or claustropobia.

Mr. Fullerton: No.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Je suis désolé, je ne vous avais pas entendu. Qu'arrive-t-il aux citoyens âgés qui ne peuvent se permettre de prendre l'avion et qui trouvent les autocars inconfortables? Comme vous le savez, il y a un nombre de plus en plus grand de ces personnes qui préfèrent prendre le train. D'abord, c'est moins cher pour elles; elles peuvent s'asseoir toute la nuit dans des sièges inclinables et se procurer des oreillers. Ces personnes, à cause de leur revenu, ne peuvent se permettre de prendre l'avion et jugent les autocars inconfortables.

M. Fullerton: Je pourrais contester ces deux assertions. J'affirme d'abord que les autocars sont inconfortables parce qu'ils doivent concurrencer VIA Rail qui est subventionné. Deuxièmement, un très grand nombre de citoyens âgés au Canada voyagent par autocar, et c'est d'ailleurs mon cas. Je me trouve entouré de citoyens âgés chaque fois. Le service fourni par les autocars est infiniment supérieur sur le plan de la fréquence. Si on mettait fin au service de VIA Rail, il serait possible d'acheminer toutes les personnes de ce pays, âgées de plus de 65 ans à leur point de destination par avion, taxi ou autocar.

Le sénateur Riley: Les enverriez-vous de Montréal à Toronto en taxi?

M. Fullerton: Non, mais il serait possible de les y envoyer dans un autocar respectable et sans frais.

Le sénateur Riley: Que dire des milliers et des milliers d'écoliers qui de plus en plus veulent se rendre dans la Capitale de leur pays pendant leurs congés? Ils peuvent se le permettre grâce aux sous qu'ils auraient gagné dans le cadre de projets scolaires, mais ils ne peuvent se permettre le coût élevé d'un billet d'avion. Dans la plupart des cas, ils doivent parcourir de grandes distances et voyager de nuit par autocar. Ils sont confinés à un seul siège et très souvent ils doivent changer d'autocar pendant la nuit.

Que dire des universitaires qui aiment faire des aller-retour pendant les fins de semaine, les congés de Noël ou le congé de mars? Ils ne peuvent se permettre de prendre l'avion. Eux aussi, parce qu'ils voyagent en groupe habituellement, trouvent l'autocar plutôt inconfortable. Ils se voient alors imposer des restrictions assez rigides. N'ont-ils pas le droit de prendre le train s'ils le veulent?

M. Fullerton: Tout dépend du prix du billet de train. Une personne qui se rend de Sydney à Ottawa est subventionnée au taux de $400 par billet. Je pense que c'est ridicule. Nous pourrions l'envoyer par avion à un tiers de ce prix. Je comprends et accepte votre point de vue selon lequel nous devrions faire quelque chose pour faciliter et rendre moins chers les déplacements au Canada, mais je pense que vous faites erreur si vous pensez que le train serait la solution.

Le sénateur Riley: Et ceux qui souffrent de phobies? Certaines personnes souffrent d'acrophobie; devraient-elles se limiter à l'autobus, ou devrait-on leur fournir un service ferroviaire comme leurs homologues d'autres pays? Avez-vous jamais été acrophobe ou claustrophobe.

M. Fullerton: Non.

[*Text*]

Senator Riley: Have you ever given any thought to those people who do suffer from those phobias?

Mr. Fullerton: Again I am saying that there are alternatives. We have to come back to basic economics. This approach is very expensive and the country cannot afford it. I can understand certain people have certain problems. People who do not have adequate roads through their towns have problems.

Senator Riley: What about them? What you do with them is ground them permanently.

Mr. Fullerton: There are not a great many of those in this country.

Senator Riley: I suggest that there are. You mentioned the cost per passenger trip—the subsidy per ticket—which is imposed upon the taxpayers of the country. Are you familiar with the operation of AMTRAK?

Mr. Fullerton: Too well.

Senator Riley: Do you know that AMTRAK ridership has increased to the extent of 20 per cent a year? Do you know that the subsidy being paid to AMTRAK is decreasing year by year? Do you know that AMTRAK's operation is such that they are rebuilding the heritage cars because they cannot be replaced readily? You mentioned Bombardier, and I think you made reference to the LRC's. Do you know that there are people at both ends of the country who want to travel by train and would travel by train if the equipment were more comfortable?

Mr. Fullerton: Certainly I know that. All I am saying is that it depends on the price. Even if one does the maximum possible with old equipment on existing track, you will still have a tremendous subsidy. In the United States there is a broader market and a more densely-populated area. I should like to see the figures, too, but that is another story.

Senator Riley: Do you know what the subsidy for Mirabel airport is per week?

Mr. Fullerton: I am arguing that the government has done many stupid things in the past, and Mirabel airport is one of them. In terms of the subsidy being paid to that airport, that is only a shadow of the VIA subsidy. I would have closed Mirabel airport.

Senator Riley: Would you believe that the subsidy being paid to Mirabel airport amounts to a million dollars a week?

Mr. Fullerton: I do not know that, but that is entirely possible.

Senator Riley: You are making comparisons, Mr. Fullerton, but you are not aware of comparative costs.

Mr. Fullerton: I know what comparative costs are and even if the subsidy does amount to that on a weekly basis, that is simply paying for past mistakes. It is still only a fragment of the VIA loss.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Avez-vous jamais songé à ces personnes qui souffrent de telles phobies?

M. Fullerton: Je le répète, il y a d'autres solutions. Nous devons revenir aux principes fondamentaux de l'économique. Cette façon d'aborder la question est très coûteuse et le pays ne peut se la permettre. Je puis comprendre que certaines personnes éprouvent des problèmes. Ceux qui n'ont pas suffisamment de routes dans leur ville en ont eux aussi.

Le sénateur Riley: Que dire d'eux? La seule solution consisterait à les river sur place.

M. Fullerton: Ils ne sont pas si nombreux dans ce pays.

Le sénateur Riley: Je pense le contraire. Vous avez mentionné le coût du voyage par passenger—la subvention par billet—qui est imposé aux contribuables du pays. Êtes-vous au courant des opérations d'Amtrak?

M. Fullerton: Trop bien.

Le sénateur Riley: Savez-vous que la clientèle de Amtrak augmente au rythme de 20 p. 100 par année? Savez-vous que la subvention payée à Amtrak décroît chaque année? Savez-vous que l'exploitation d'Amtrak est telle que la compagnie reconstruit ses anciens wagons parce qu'ils ne parviennent pas à les remplacer assez rapidement? Vous avez mentionné Bombardier, et je pense que vous avez aussi fait allusion aux LRC. Savez-vous qu'il y a des gens aux deux extrémités du pays qui veulent prendre le train et qui le feraient effectivement si le matériel était plus confortable?

M. Fullerton: Je ne le sais que trop. Tout ce que je dis, c'est que cela dépend du prix. Même si l'on fait le maximum possible avec le vieux matériel en se servant des voies existantes, il faut tout de même accorder de grosses subventions. Aux États-Unis, le marché est plus vaste et il y a plus de régions densément peuplées. J'aimerais voir les chiffres, également, mais c'est une autre paire de manches.

Le sénateur Riley: Savez-vous de quel ordre est la subvention pour l'aéroport de Mirabel par semaine?

M. Fullerton: Je soutiens que le gouvernement a fait beaucoup de stupidités dans le passé, et que l'aéroport de Mirabel en est une. Pour ce qui est de la subvention qui est versée à cet aéroport, elle ne représente qu'une infine partie de la subvention accordée à VIA Rail. J'aurais fermé l'aéroport de Mirabel.

Le sénateur Riley: Le croiriez-vous si je vous disais que la subvention versée à l'aéroport de Mirabel s'élève à 1 million de dollars par semaine?

M. Fullerton: Je ne le savais pas, mais c'est tout à fait possible.

Le sénateur Riley: Vous faites des comparaisons, monsieur Fullerton, mais vous n'êtes pas au courant des coûts comparatifs.

M. Fullerton: Je sais ce que sont les coûts comparatifs et même si la subvention s'élève à ce montant par semaine, c'est simplement payer pour des erreurs passées. Elle ne représente qu'un fragment des pertes de VIA Rail.

[*Text*]

Senator Riley: What about all of the other airports in the country? What about the cost of air traffic controllers, the maintenance of runways, and so forth? Who do you think pays for those services?

Mr. Fullerton: It comes out of the tax dollars.

Senator Riley: Yes, the taxpayers pay for those services.

Mr. Fullerton: I still come back to the central point; that is, the cost of travelling by air is lower than the cost of travelling by VIA Rail.

Senator Riley: I will refer to a subject in my last question that I am sure is dear to your heart, that is, the National Capital Commission. Are you aware of what is taking place in front of the Parliament Buildings at the present time?

Mr. Fullerton: Yes, and I am scandalized by it.

Senator Riley: Do you know what the cost is for that work?

Mr. Fullerton: Somebody told me it was $2 million or $3 million. I do not know what the costs are, but I do think it is disgraceful.

Senator Riley: You think that that is disgraceful and you also think that the operation of a rail passenger service in Canada for the benefit of the travelling public is disgraceful. We have been told that the work taking place outside the Parliament Buildings at the present time is for the benefit of the public.

Mr. Fullerton: It is the scale of the waste that bothers me. If this is going to go on in this country, we are going to be down drain.

Senator Riley: Then your beef is not only against VIA Rail . . .

Mr. Fullerton: It is against Canadair and others. I could go on for hours and talk about whom it is against.

Senator Riley: It is also against the National Capital Commission?

Mr. Fullerton: The policy of the government was to create a beautiful national capital in the interest of all Canadians. Perhaps it succeeded or perhaps it failed, but that was its purpose.

Senator Riley: Sound and light.

Mr. Fullerton: Son et Lumière.

Senator Riley: Son et Lumière.

Mr. Fullerton: I have seen it in France and it is very good, but I do not go for it here.

Senator Le Moyene: I wish to tell you first of all that I am a friend of Frimbo, the greatest railroad buff in the world. I was once told in reference to the disintegration of American and Canadian railroads that the disappearance of the "artisanal" infrastructure was to be taken into account. I am thinking about the roadbeds and so on which, up to now, were quite "artisanal." Was that a factor of this disintegration?

Mr. Fulleton: I think it is essentially a factor of the trend of our times because railways, in terms of the traffic they carry

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Que dire de tous les autres aéroports du pays? Que dire du coût des contrôleurs de la circulation aérienne, de l'entretien des pistes d'atterrissage etc.? Qui selon vous défraie ces services?

M. Fullerton: Ce sont les contribuables.

Le sénateur Riley: Oui.

M. Fullerton: Je reviens tout de même au point central; c'est-à-dire, que le coût du déplacement par avion est inférieur au coût du déplacement par VIA Rail.

Le sénateur Riley: Je vous renverrai à un sujet dont j'ai traité dans ma dernière question qui, j'en suis sûr vous est chère; c'est-à-dire, la Commission de la capitale nationale. Savez-vous ce qui se passe devant les édifices du Parlement à l'heure actuelle?

M. Fullerton: Oui, et j'en suis scandalisé.

Le sénateur Riley: Savez-vous ce que coûteront ces travaux?

M. Fullerton: Quelqu'un m'a dit que c'était 2 millions ou 3 millions de dollars. Je ne sais pas ce que seront les coûts, mais je pense que c'est scandaleux.

Le sénateur Riley: Vous pensez que c'est scandaleux et vous pensez aussi que l'exploitation d'un service ferroviaire voyageur au Canada pour le bénéfice des voyageurs est scandaleuse. On nous a dit que les travaux qui s'effectuent à l'extérieur des édifices du Parlement à l'heure actuelle bénéficieront au public.

M. Fullerton: C'est l'ampleur du gaspillage qui m'inquiète. Si cet état de chose se poursuit, le pays se trouvera dans une situation désastreuse.

Le sénateur Riley: Vos griefs ne visent pas seulement VIA Rail . . .

M. Fullerton: Ils visent Canadair et les autres. Je pourrais parler pendant des heures et vous faire la liste de mes griefs.

Le sénateur Riley: Avez-vous aussi des griefs contre la Commission de la capitale nationale?

M. Fullerton: Le gouvernement voulait créer une capitale nationale de toute beauté dans l'intérêt de tous les Canadiens. Il a peut-être réussi ou pas, mais c'était son but.

Le sénateur Riley: «Sound and light».

M. Fullerton: Son et lumières.

Le sénateur Riley: Son et lumières.

M. Fulleton: J'ai vu un spectacle de ce genre en France et c'était impressionnant mais je ne le prise pas du tout ici.

Le sénateur le Moyne: J'aimerais d'abord vous dire que je suis un ami de Frimbo, le plus grand amateur de transport ferroviaire au monde. On m'a déjà dit, en parlant de la désintégration des réseaux ferroviaires américains et canadiens, que la disparitition de l'infrastructure «artisanale» y était pour quelque chose. Je pense plus particulièrement aux lits des rails, etc., qui, jusqu'à maintenant, étaient plus au moins «artisanaux». Est-ce que cela a contribué à la désintégration dont nous parlons?

M. Fullerton: Je crois que c'est essentiellement l'époque qui veut cela parce que les réseaux ferroviaires connaissent depuis

[*Text*]

both in freight and passengers, have been going downhill for a long time. That has brought about a collapse of infrastructure. There is poorer service with the older trains and as that goes on you go downhill. In my brief I am arguing that essentially the basic economics are wrong in Canada for passenger rail transportation. It was possible in the old days when we were both young and labour costs were low, and it was the only transit available. Nobody had cars. The Change in the times has in sense shoved that aside.

Senator Le Moyne: It is not an isolated factor, in your opinion.

Mr. Fullerton: It is part of the trend of the times.

Senator Le Moyne: Do you conclude that the railroad will no longer be?

Mr. Fullerton: Yes, in a decade or two, even in France.

Senator Le Moyne: That is very bad news for me.

Senator Stewart: Mr. Fullerton, I think that in much of what you said you were focusing most on the Quebec-Windsor corridor and you were recommending a combination of air and bus travel there, taking into account the fact that we do have these expensive airports in place, air controllers in place and highways in place. Let us move away from that.

I am proposing the following question because of other people who have appeared before the committee. We had a group here from Alberta who contended that Alberta was being misused, which is perhaps not too strong a term, because tourists from the Pacific rim like to come to view the Canadian Rockies and they like to view them especially from railway cars. They would like to be able to travel from Vancouver to Jasper to Edmonton on a modern railway system. Of course, this would be advantageous to the tourist industry in Alberta. Are you saying that to provide such a service, although it might be attractive, is simply too expensive?

Mr. Fullerton: I would say that it is far too expensive. If you ask the Japanese or whomever to pay the proper price, they would do what 95 per cent of them are doing now—fly up to Calgary or Edmonton and then rent a car. It is simply too expensive by far.

Senator Stewart: Another group from mainly the Saint John-Fredericton area of New Brunswick were arguing that the old service provided across Maine should be restored. We have had witnesses here from the bus industry, and they said that buses were very good and that their virtues were not appreciated. I asked these witnesses from Saint John and Fredericton if good bus service would not provide them with what they wanted, let us say, between Saint John and Fredericton and Montreal or Toronto, which is what they emphasized, and they said no. It was not a case of someone wanting to be able to travel at 10 or 11 o'clock, but it was really people who wanted to leave like transatlantic air travellers. They leave in the evening from Saint John or Fredericton and want to get

[*Traduction*]

déjà longtemps une baisse de la quantité de fret et du nombre de passagers qu'ils transportent. Cela a entraîné l'effondrement de l'infrastructure. Le service offert par les trains plus anciens est de moins bonne qualité et plus le service se dégrade, plus les trains perdent de leur clientèle. Je soutiens dans mon mémoire que tous les facteurs économiques militent contre le transport ferroviaire des voyageurs. C'était possible à l'époque où nous étions tous les deux jeunes, où les coûts de main-d'œuvre étaient bas et où c'était le seul moyen de transport disponible. Personne n'avait de voiture particulière. Les progrès modernes ont mis fin à tout cela.

Le sénateur Le Moyne: A votre avis, ce n'est pas un facteur isolé.

M. Fullerton: C'est un signe des temps.

Le sénateur Le Moyne: En concluez-vous que les chemins de fer n'ont plus d'avenir?

M. Fullerton: Oui; ils ne serviront plus dans une décennie ou deux, même en France.

Le sénateur Le Moyne: Cela me chagrine.

Le sénateur Stewart: Monsieur Fullerton, je crois que vos commentaires portaient essentiellement sur le corridor Québec-Windsor et que vous recommandiez un mélange de transport par avion et par autocar, compte tenu du fait que nous avons déjà des aéroports très coûteux, des contrôleurs aériens et des autoroutes. Attaquons le problème d'un autre angle, si vous le voulez bien.

Je propose cela à cause des témoignages entendus par le Comité. Nous avons entendu un groupe de l'Alberta qui soutenait que cette province était exploitée, et le terme n'est peut-être pas excessif, parce que les touristes des pays du Pacifique aiment visiter les Rocheuses canadiennes et préfèrent admirer le paysage depuis des voitures de train. Ils aimeraient pouvoir se rendre de Vancouver à Jasper puis à Edmonton sur un réseau ferroviaire moderne. Bien sûr, cela serait avantageux pour l'industrie touristique en Alberta. Dites-vous qu'il serait beaucoup trop coûteux, quoique attrayant, de fournir un tel service?

M. Fullerton: Je dirais que c'est beaucoup trop coûteux. Si vous demandiez aux touristes japonais ou autres de payer le prix qui s'impose, ils feraient ce que 95 p. 100 des touristes font déjà: ils prendraient l'avion jusqu'à Calgary ou Edmonton puis loueraient une voiture. C'est vraiment beaucoup trop coûteux.

Le sénateur Stewart: Un autre groupe représentant surtout la région de Saint-Jean et de Frédéricton au Nouveau-Brunswick a soutenu que les trains desservant le Maine devraient être remis en service. Nous avons entendu des représentants de l'industrie du transport par autocar qui nous ont dit que leurs services sont très bons mais qu'ils ne sont pas appréciés à leur juste valeur. J'ai demandé aux témoins de Saint-Jean et de Frédéricton s'il ne leur suffirait pas d'avoir un très bon service d'autocar entre Saint-Jean et Frédéricton et Montréal ou Toronto—services sur lesquels ils avaient insisté—et ils m'ont répondu par la négative. Il ne s'agissait pas de vouloir partir à 10 heures ou à 11 heures mais de pouvoir voyager comme les voyageurs qui utilisent Air Trans-Atlantic. Ils partent en soirée

[*Text*]

into Toronto late the following afternoon and the ideal vehicle for them to travel on is the railway train. Are you conceding in a sense the point that perhaps this is more desirable, but are you then going on to say it is still too costly?

Mr. Fullerton: I was brought up on the *Ocean Limited* going to Sydney and onward and I loved it. When I go abroad I travel at the front end of fast French trains going over 200 kilometres an hour. I eat well on French trains. What I am saying is that somehow in Canada particularly there is the problem of distances and the whole story is tied together that it is becoming so costly and that there are comparatively so few people who are prepared to travel by train that it becomes impossible economically.

Senator Stewart: I should like to turn to a question of principle, then. Earlier Senator Riley was asking about the National Capital Commission and implying that there was a good deal of subsidization by the Canadian taxpayer, and then he raised the Mirabel Airport and implied there was a good deal of subsidization by somebody or other and by the Canadian taxpayer there. How far would you go with eliminating this internal subsidization within the economy? I suppose it could be argued that the tourist industry in Alberta was making a plea for a kind of concealed subsidy.

Mr. Fullerton: Yes, that is right.

Senator Stewart: How far would you go in eliminating subsidization through the federal treasury, or is that too difficult to define?

Mr. Fullerton: That is an awfully large area to cover. As an economist, I have some very strong views. I am against subsidization, although some is bound to occur. What disturbs me is not just the scale of the VIA loss but the fact that we are spending $600 million in subsidizing VIA and turning out a pretty second rate product at best, even after considering that it has been fixed up that it only carries a small proportion of the people who travel between cities in Canada. I am also saying that VIA has grandiose ideas about spending more and more money. Given Canada, that is one gigantic trap. It is the same type of trap we saw with CANDU, the Challenger, and what we have seen in a variety of places. Some mistakes will be made. It is patently obvious that this is a gigantic mistake. What I am arguing for is stopping the mistakes which can be seen and attempting to stop others before they are made.

The Chairman: I have one short question, Mr. Fullerton. Have you ever made a comparison between the cost to the taxpayers of Canada when passenger rail service was provided by CN and CP and the present day costs with the service being provided by VIA? I am speaking about the cost of the subsidies.

Mr. Fullerton: As I understand it, in the old days prior to VIA, all the costs were blurred together and, rationally, costs could not be extracted with respect to passenger rail costs. Mr. Bandeen, who is part of the CNR, told me that passenger costs have been growing continually, something about which he is grateful. He gives the figures to the government and it pays

[*Traduction*]

de Saint-Jean ou de Frédéricton et veulent arriver à Toronto en fin d'après-midi le lendemain et le choix idéal pour eux, c'est le train. Admettez-vous que ce genre de service est préférable avant d'ajouter qu'il reste trop coûteux?

M. Fullerton: J'ai été élevé sur le *Ocean Limited* qui desservait Sydney et d'autres localités et j'ai adoré cela. Quand je vais à l'étranger, je voyage dans les premiers wagons des trains français qui font plus de 200 kilomètres à l'heure. Je mange très bien dans les trains français. Ce que je dis c'est, qu'au Canada plus particulièrement, nous nous heurtons au problème des distances et à d'autres facteurs qui font que les services ferroviaires sont beaucoup trop coûteux étant donné le nombre peu élevé de gens qui veulent voyager en train.

Le sénateur Stewart: J'aimerais maintenant soulever une question de principe. Le sénateur Riley a posé plus tôt une question concernant la Commission de la capitale nationale et a donné à entendre que le contribuable canadien subventionne lourdement cette institution; il a ensuite parlé de l'aéroport de Mirabel qui est, lui aussi, lourdement subventionné par les contribuables canadiens. Jusqu'où iriez-vous pour éliminer ce genre de subventions internes dans l'économie? On pourrait soutenir que l'industrie touristique de l'Alberta demandait qu'on lui accorde ce même genre de subventions cachées.

M. Fullerton: Oui, c'est exact.

Le sénateur Stewart: Jusqu'où iriez-vous pour éliminer les subventions préferées sur le trésor fédéral, ou est-ce trop difficile à définir?

M. Fullerton: C'est un très vaste domaine à couvrir. En tant qu'économiste, j'ai des points de vue assez arrêtés. Je suis contre les subventions, bien qu'elles soient parfois nécessaires. Je suis non seulement inquiet de l'ampleur des pertes de VIA mais aussi du fait que nous dépensons 600 millions de dollars pour subventionner VIA et que nous produisons, au mieux, un produit de second ordre, même en tenant compte du fait que nous avons modernisé le service et qu'il ne transporte qu'une faible proportion des voyageurs inter-cités au Canada. Je soutiens aussi que VIA a des idées grandioses lorsqu'il s'agit de dépenser toujours plus d'argent. Pour le Canada, c'est un gouffre gigantesque. Le CANDU, le Challenger et toute une série de projets représentent le même genre de gouffre. Nous ferons des erreurs. Il est parfaitement évident qu'il s'agit d'une erreur monumentale. Je voudrais qu'on corrige les erreurs devenues évidentes et que l'on tente d'empêcher que d'autres erreurs ne se produisent.

Le président: J'aimerais poser une courte question, monsieur Fullerton. Avez-vous fait une comparaison des coûts que devaient supporter les contribuables canadiens quand les services de transport ferroviaire des voyageurs étaient assurés par le CN ou le CP et les coûts actuels des services fournis par VIA? Je veux parler du coût des subventions.

M. Fullerton: Si je comprends bien, dans le passé, avant la création de VIA, il n'y avait pas de ventilation des coûts et, les coûts du service ferroviaire de voyageurs ne pouvaient raisonnablement être établis. M. Bandeen, qui fait partie du CNR, m'a dit que les coûts de ce service n'ont cessé d'augmenter, ce dont il se réjouissait. Il soumettait les chiffres au gouverne-

[*Text*]

him for passenger service. That is just one example of a person who is on the firing line.

The Chairman: As in days gone by, those costs were also charged to the taxpayers of Canada?

Mr. Fullerton: Yes.

The Chairman: I would like to know how you would compare the two.

Mr. Fullerton: I really cannot compare the two.

The Chairman: It would be interesting to obtain such information because if the costs were as high as they are today then that would prove that the mistake was made a long time ago. In fact, we would have to look to pre-confederation days.

Mr. Fullerton: I am arguing that the comparative costs with respect to passenger rail service have been rising all the time, while other costs have been declining. Even if you look back to 1950 there really is no comparison between now and then.

The Chairman: However, the capacity of the taxpayers to pay then is not comparable to their capacity to pay today. That must be taken into consideration.

Mr. Fullerton: I would say that today they are being strained.

Senator Riley: Mr. Fullerton, do you recognize the trend on the part of Canadians to see more of their country today?

Mr. Fullerton: Yes.

Senator Riley: Particularly on the part of young people?

Mr. Fullerton: Yes.

Senator Riley: If Canadians, particularly young Canadians, wish to go to British Columbia from Halifax, following your theory they would have to go either by air or bus, is that correct? You could not send them by taxi.

Mr. Fullerton: I do not think I would send them by taxi across the country, although the bill would probably be less than that of VIA rail's. I am saying cut VIA from the scene, establish a large subsidy program for old people like myself and for the kids to travel across the country. This would be a desirable measure. However, do not carry out this end through the extremely costly operation of VIA Rail.

Senator Riley: Would you relish a trip from Halifax to Vancouver by bus?

Mr. Fullerton: No, I would not.

Senator Riley: How much of the country would you see if you travelled from Halifax to Vancouver by air?

Mr. Fullerton: Not an awful lot. I have done it, though.

Senator Riley: Does not the train service—not as it exists today but an upgraded one through a gradual improvement in train sets and equipment—not provide a wonderful opportunity for the people of Canada to see the whole of their country? That is something which is comparatively the same as the

[*Traduction*]

ment et se faisait rembourser pour le service aux voyageurs. Ce n'est là qu'un exemple d'une personne qui est sur le point d'être remerciée de ses services.

Le président: Dans le passé ces frais étaient également imputés aux contribuables du Canada?

M. Fullerton: Oui.

Le président: J'aimerais savoir comment vous comparez les deux.

M. Fullerton: Je ne peux vraiment pas le faire.

Le président: Ce serait intéressant d'obtenir ces renseignements parce que si les coûts étaient aussi élevés qu'ils le sont aujourd'hui, cela prouverait que l'erreur a été commise il y a très longtemps, peut-être même avant la Confédération.

M. Fullerton: Je veux faire ressortir que les frais comparatifs à l'égard du service de voyateurs par chemin de fer n'ont cessé de grimper, alors que d'autres frais déclinaient. Il s'ensuit que si l'on remonte jusqu'en 1950, il y a vraiment pas de comparaison entre aujourd'hui et cette époque-là.

Le président: Cependant, la capacité des contribuables de payer à ce moment-là n'est pas comparable à leur capacité de payer aujourd'hui. C'est un élément dont il faut tenir compte.

M. Fullerton: Je dirais qu'aujourd'hui on en demande trop aux contribuables.

Le sénateur Riley: Monsieur Fullerton, êtes-vous conscient que les Canadiens ont aujourd'hui tendance à vouloir mieux connaître leur pays?

M. Fullerton: Oui.

Le sénateur Riley: En particulier dans le cas des jeunes?

M. Fullerton: Oui.

Le sénateur Riley: Si des Canadiens, surtout de jeunes Canadiens, désirent se rendre en Colombie-Britannique en partant d'Halifax, selon votre théorie, ils devraient prendre l'avion ou l'autobus, n'est ce pas? Vous ne pourrez pas les envoyer en taxi.

M. Fullerton: Je ne pense pas que je pourrais les envoyer en taxi d'un bout à l'autre du pays, même si le coût en serait probablement moins élevé que par VIA. Ce que je propose c'est de retrancher VIA du tableau, d'établir un vaste programme subventionné pour les personnes âgées comme moi et les enfants pour voyager d'un bout à l'autre du pays. Ce serait là une mesure souhaitable. Mais n'essayez-pas d'arriver à ce résultat avec l'exploitation extrêmement coûteuse de VIA.

Le sénateur Riley: Aimeriez-vous faire un voyage d'Halifax à Vancouver par autocar?

M. Fullerton: Non, sûrement pas.

Le sénateur Riley: Qu'est-ce que vous verriez du Canada en voyageant par avion?

M. Fullerton: Pas grand chose. Toutefois, je l'ai fait.

Le sénateur Riley: Le service par train—non pas tel qu'il existe aujourd'hui mais un service perfectionné en améliorant progressivement les trains et l'équipement—ne fournirait-il pas une merveilleuse occasion pour les Canadiens de voir leur pays? C'est un peu la même chose qu'avec la Commission de la

[*Text*]

National Capital Commission which provides a showplace for the people of Canada who wish to come to their capital and enjoy it as it should be enjoyed.

Mr. Fullerton: I am saying it is very interesting and attractive to travel across the country by train, which I have done a couple of times. It is certainly a grand experience. However, at the same time, I stumble at the price tag. At the moment the subsidy amounts to 50 cents a mile, which means we are subsidizing each person who travels across the country some $1,000 or more. It is a fine idea but the price is enormous, which is what worries me. Canada worries me right now because of all these crazy expenditures taking place all over the country.

Senator Riley: Do you not agree that a great many taxpayers in Canada, particularly those in the Ottawa area, are aghast at the thousands of acres lying idle around the perimeter of the city? This is non-productive land which was obtained through purchases by the National Capital Commission.

Mr. Fullerton: At the time I was chairman of the National Capital Commission, it did not expropriate a single acre of property in the National Capital Region—not one acre, as I was opposed to that. The greenbelt concept was part of the Greber Plan, which was carried out long before my time. Some people approved of the plan and some opposed it. Frankly, I was in the middle. I attempted to sell some of the land off in the interests of improving urban planning and I came under fire from all directions. I do not think you can draw parallels. The NCC is not a commercial, competitive operation in the marketplace. On the other hand, VIA is a commercial operation which is supposed to be competitive in the marketplace.

Senator Adams: Have you ever compared the Air Canada subsidy with the subsidy paid to railways?

Mr. Fullerton: Air Canada's subsidy is substantially smaller than VIA's subsidy, and Air Canada transports seven or eight times the number of people. This brings me back to the essential argument of having to compare.

Senator Adams: We heard evidence from witnesses involved with Expo '86 in Vancouver. They told us that there was inadequate accommodation in the city of Vancouver to house the expected crowds. It was suggested that perhaps some visitors would sleep in sleeper cars. Is that a feasible proposition?

Mr. Fullerton: As I recall, there is no parking space for sleepers in the Vancouver railway yards, though, I suppose, they could bring in passenger ships and stash them there.

The Chairman: If there are no further questions, I would thank you, Mr. Fullerton, for your presentation.

Mr. Fullerton: Thank you. I am afraid I was a little frank, but I am always like that.

[*Traduction*]

Capitale nationale qui offre un modèle du genre pour les Canadiens qui veulent visiter leur capitale et l'apprécier comme elle se doit.

M. Fullerton: Je dis qu'il est très intéressant de voyager d'un bout à l'autre du pays par train, c'est ce que j'ai fait quelquefois. C'est certainement une merveilleuse expérience. Cependant, en même temps, je recule devant le prix. À l'heure actuelle, le montant fourni est de 50 cents le mille, ce qui signifie que nous payons pour chaque personne qui traverse le pays une some de 1 000 $ et plus. C'est une bonne idée mais le prix en est énorme et c'est ce qui me préoccupe. Le Canada me préoccupe en ce moment en raison de toutes ces dépenses irrationnelles partout au pays.

Le sénateur Riley: N'êtes-vous pas d'accord qu'un grand nombre de Canadiens, en particulier dans la région d'Ottawa, considèrent avec étonnement les milliers d'acres qui sont inutilisés autour du périmètre de la ville? Ce sont là des terrains inexploités qui ont été achetés par la Commission de la capitale nationale.

M. Fullerton: A l'époque où j'étais président de la Commission de la capitale nationale, il n'y a pas eu un seul terrain qui a été exproprié parce que je m'y suis opposé. La notion de ceinture verte faisait partie du plan Greber qui avait été mis en œuvre longtemps avant mon arrivée. Certaines personnes l'ont approuvé et d'autres s'y sont opposés. Franchement, j'étais neutre. J'ai essayé de vendre un peu de terres afin d'améliorer l'aménagement urbain et j'ai été vigoureusement critiqué de partout. Je ne pense pas qu'on puisse établir de parallèles. La CCN n'est pas une exploitation commerciale et concurrentielle sur le marché. Par contre, VIA est une exploitation commerciale qui est censée être concurrentielle sur le marché.

Le sénateur Adams: Avez-vous jamais comparé les subventions versées à Air Canada aux subventions payées aux chemins de fer?

M. Fullerton: Les subventions versées à Air Canada sont bien inférieures à celles payées à VIA et Air Canada transporte sept ou huit fois plus de passagers. Cela nous ramène à l'argument essentiel de devoir comparer.

Le sénateur Adams: Nous avons entendu des témoins qui s'intéressent à Expo '86 à Vancouver. Ils nous ont dit qu'il y avait insuffisance de logements dans la ville de Vancouver pour héberger les foules attendues. On a suggéré que les visiteurs pourraient peut-être se loger dans des wagons-lits. Cela vous semble-t-il possible?

M. Fullerton: Pour autant que je sache, il n'y a pas d'espace de stationnement pour des wagons-lits sur les voies; je suppose cependant qu'on pourrait y transporter des wagons et leur trouver une place.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie monsieur Fullerton de votre présentation.

M. Fullerton: Je vous remercie. Je crains d'avoir été un peu trop franc. C'est ma nature.

[*Text*]

Senator Riley: Congratulations on it.

The Chairman: The next meeting will be tomorrow evening at 7.30 p.m.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Je vous en félicite.

Le président: La prochaine réunion aura lieu demain soir à 19 h 30.

Le Comité suspend ses travaux.

Transport and Communications

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. D. Fullerton.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. J. Heads, Executive Director;

Mr. M. D. Parry, Assistant Director, Rail Service Analysis.

M. D. Fullerton.

De la Commission canadienne des transports:

M. J. Heads, directeur exécutif;

M. M. D. Parry, directeur adjoint, analyse des services ferroviaires.

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, May 23, 1984

Issue No. 10

Tenth Proceedings on:

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 23 mai 1984

Fascicule nº 10

Dixième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 23 MAI 1984
(27)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h 37 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Balfour, Bielish, Bonnell, Langlois, Macdonald, Muir, Perrault, Riley, Stewart et Stollery. (10)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Le Moyne.

Également présent: Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

M. Maurice Dupras, député, comté de Labelle;

Mme Alexandra Emanuela Halchini, ingénieure, spécialiste en organisation et exploitation ferroviaire.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

L'honorable sénateur Stollery propose,—QUE le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

A 21 h 44, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 23, 1984
(27)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:37 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Balfour, Bielish, Bonnell, Langlois, Macdonald, Muir, Perrault, Riley, Stewart and Stollery. (10)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Le Moyne.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

Mr. Maurice Dupras, M.P. for the riding of Labelle;

Mrs. Alexandra Emanuela Halchini, engineer and specialist in rail organization and exploitation.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

It was moved by the Honourable Senator Stollery,—THAT the Committee adjourn to the call of the Chair.

At 9:44 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, May 23, 1984

[*Texte*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7.30 p.m. to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Leopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: I call the meeting to order. Our first witness this evening is Mr. Maurice Dupras, M.OP., member for Labelle. He will be followed by Mrs. Alexandra Emanuela Halchini, a specialist in rail organization and exploitation. I will now call upon Mr. Dupras.

Mr. Maurice Dupras, M.P. (Labelle): Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. I have distributed copies of my presentation in both languages. With your premission, I will read the French version of my presentation, and I will then deal with questions in either language.

Le développement économique du Canada doit beaucoup à l'expansion de son réseau de transport. Malgré l'étendue et la diversité du territoire canadien, les transports de surface et les transports maritimes et aériens ont été en mesure de souder les régions, de raffermir l'identité politique et d'assurer les moyens de communication nécessaires à l'avancement économique et social de tous les Canadiens. L'histoire des Pays d'en haut ne fait pas exception. Le système de transport en général, et le transport ferroviaire en particulier, ont exercé une influence bénéfiqe sur la vie économique de la région. Ce mémoire espère faire la preuve que pour la région des Laurentides le service ferroviaire ne doit pas se transformer en un souvenir mais devenir un outil essentiel à la prospérité économique de demain. Il ne s'agit pas de présenter une étude exhaustive de la question mais bien d'en faire valoir les principaux arguments favorables.

La région des Laurentides dispose d'un bassin de population évalué à environ 350,000 habitants. Naturellement, j'inclus toute l'Île Jésus dans ces valeurs de population. Son tissu économique se compose de nombreuses entreprises manufacturières et de services ainsi que d'une industrie touristique de tout premier plan. Les activités manufacturières se concentrent dans les domaines des produits forestiers, du meuble, du textile et des aliments et boissons. Quant à l'industrie touristique, elle l'avantage d'exploiter un environnement naturel remarquable qui, par ses multiples attraits, a fait de la région des Laurentides une destination privilégiée des citadins tant du Montréal métropolitain que de l'ensemble du Nord-Est américain.

La région des Laurentides ne peut prospérer en vase clos. La vitalité de ses principales activités économiques repose sur une accessibilité adéquate à partir des grands centres urbains. Un réseau de transport efficace réduit les coûts d'accessibilité et permet donc une rentabilité accrue. Un meilleur système de transport pourrait aussi permettre à d'autres investissements de devenir avantageux. Pour une région qui doit résolument s'engager dans une relance économique pour atténuer le problème du chômage, de nouveaux investissements produiraient un impact de toute première importance.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 23 mai 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h 30 pour étudier le service national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: A l'ordre. Notre premier témoin, ce soir, sera M. Maurice Dupras, député de Labelle. Il sera suivi de Mme Alexandra Emanuela Halchini, spécialiste de l'organisation et de l'exploitation du service ferroviaire. Je demanderai maintenant à M. Dupras de prendre la parole.

M. Maurice Dupras, député (Labelle): Je vous remercie, monsieur le président et honorables sénateurs. Je vous ai fait distribuer des exemplaires de ma déclaration dans les deux langues. Avec votre permission, je lirai d'abord la version française de ma déclaration et je répondrai ensuite à vos questions.

The expansion of the transportation network played a major part in Canada's economic development. Despite the vastness and diversity of the Canadian landscape, surface, water and air transportation modes brought the regions together, strengthened the nation's political identity and provided the necessary means of communication to ensure the economic and social advancement of all Canadians. The history of the Laurentian region is no exception. The transportation system in general and rail transportation in particular had a positive impact of the region's economy. This paper will attempt to show that where the Laurentian region is concerned, rail service should not become just another memory but a vital component of future growth. The object here is not to present a detailed study of the issue but rather to outline the major reasons why rail service in this region is desirable.

The population of the Laurentian region stands at about 350,000 inhabitants. Naturally, I have included Isle Jésus in these population figures. The region's economy is comprised of numerous manufacturing industries and tourism. Manufacturing activities centre on forestry products, furniture, textiles, foodstuffs and beverages. The tourism industry has the good fortune of being able to exploit a beautiful natural environment. With its many attractions, the Laurentian region has become a favourite destination of city dwellers, both from the Montreal area and from all parts of the northeastern U.S.A.

The Laurentian region cannot prosper in a vacuum. The health of its main economic activities rests on the region's accessibility from major urban centres. An efficient transportation system would reduce accessibility costs and would ensure greater profitability. An improved transportation network would also attract more profitable investments. New investments would have a very significant impact on a region resolutely determined to inject new life into its economy to lessen the unemployment problem.

[*Text*]

Il est difficile de connaître avec précision l'impact exclusif du réseau ferroviaire sur les activités économiques d'une région comme les Laurentides. Les coûts de transport ne sont qu'un critère de décision de la localisation industrielle tandis que l'accessibilité au site touristique n'est qu'un élément explicatif de son achalandage. Toutefois, les quelques données disponibles apparaissent très pertinentes. Premièrement, dans ses dernières années d'opération le service de train passagers entre Montréal et Mont-Laurier affichait un coefficient d'occupation de 38 p. 100 et un ratio recettes/coûts estimé à .37, tel que vous le présentaient la semaine dernière, les représentants de la Chambre de commerce de la région, soit des rendements nettement supérieurs à ceux obtenus sur plusieurs autres liaisons féroviaires au Canada. Plus significatifs est le fait que cette respectable performance a été réalisée en dépit d'un service de très mauvaise qualité. Deuxièmement, l'expérience pilote effectuée pendant l'hiver 1977-1978 d'un service de trains nolisés et à laquelle de nombreux organismes locaux ont été associés, s'est avérée un franc succès. Cette expérience a prouvé que lorsqu'un service adéquat de train passagers était disponible, il pouvait contribuer à l'expansion de l'industrie touristique. Troisièmement, des représentations convaincantes par des entreprises manufacturières de la région, notamment par la compagnie Les Papiers Rolland, ont déjà été adressées à la Commission canadienne des transports pour le maintien d'un service de train de marchandises. Ces entreprises et probablement d'autres encore feront de même lors des audiences prévues cet été en juillet, notamment. Ces trois faits suggèrent qu'il existe déjà au sein de la région un marché potentiel pour un service ferroviaire de qualité.

La décision d'abolir, de maintenir ou d'améliorer un service ferroviaire ne peut se fonder uniquement sur une appréciation du marché existant. Une telle décision doit aussi tenir compte de l'avenir de la région. Nul doute qu'un service ferroviaire de qualité réduirait les coûts d'accessibilité aux sites touristiques et abaisserait les coûts d'expédition des produits locaux. Ce faisant, de nouveaux investissements pourraient devenir avantageux, créant ainsi d'autres opportunités pour le développement économique et social de toute la région. Le gouvernement consacre déjà plusieurs centaines de millions de dollars au développement régional. Ces sommes sont une preuve tangible de l'importance accordée à l'expansion économique régionale. Il serait a mon avis, tout à fait logique que la politique en matière de transport ferroviaire aille dans le même sens. Subventionner le transport constitue dans certains cas un moyen tout aussi efficace de promouvoir le développement économique que de subventionner les investissements manufacturiers.

Le potentiel de la région justifie cependant l'existence d'un service ferroviaire adéquat. Le corridor de transport entre Montréal et Mont-Laurier est fortement achalandé. L'autoroute des Laurentides et la route 117 qui constituent les deux principales voies de communication routière sont très utilisées. Plus de 200,000 véhicules par jour empruntent, en moyenne, l'autoroute des Laurentides, provoquant régulièrement des embouteillages. Dans la partie nord de la région, l'autoroute et subséquemment la route 117 doivent composer avec un trafic intense durant les week-ends. Aucune amélioration d'envergure au réseau routier n'est envisagée à moyen ou long terme.

[*Traduction*]

It is difficult to assess the exact impact of the rail system on the economic activities of a region such as the Laurentians. Transportation costs are only one factor taken into consideration by firms looking for an area to locate their plant. Accessibility to major tourist sites is also another important point. However, the available data are quite revealing. Firstly, during its final years of operation, ridership on the passenger train between Montreal and Mont-Laurier was 38 per cent while the cost/revenues ratio was estimated at .37 per cent, as announced to you last week by representatives of the regional Chamber of Commerce. This performance was clearly better than that of many other lines. More significantly, this respectable performance was achieved despite the deplorable quality of the service. Secondly, the pilot experiment conducted during the winter of 1977-78 involving chartered trains and numerous local organizations was a resounding success. This experiment showed that when adequate passenger rail service was available, it did contribute to the growth of the tourism industry. Thirdly, manufacturing firms in the region, notably Les Papiers Roland, argued convincingly before the Canadian Transport Commission for the continuation of freight service. These firms and likely others will voice the same arguments again this summer when the scheduled public hearings take place in July. These three facts suggest that a potential market for a quality rail service does indeed already exist in the Laurentian region.

The decision to abandon, maintain or improve rail service cannot be based solely on a study of the existing market. A decision of this nature must take into consideration the future of the region. There is no question that a quality rail service would reduce the cost of travelling to tourist locations and would lower the costs of shipping local products. Given these facts, new investments could prove to be beneficial, creating new opportunities for the economic and social development of the entire region. The government already spends several hundred million dollars on regional development. These amounts constitute tangible proof of the priority assigned by government to regional economic expansion. In my opinion, it would be perfectly logical to award the same importance to, rail transport policies. In certain cases, transport subsidies are as effective a means of promoting economic development as manufacturing subsidies.

The region's potential justifies the existence of an adequate rail service. The Montreal-Mont-Laurier transportation corridor is a heavily travelled one. The Laurentian Autoroute and Highway 117, the region's two major arterials, are also heavily travelled. More than 200,000 vehicles on average use the Laurentian Autoroute daily, and bottlenecks are a common occurrence. In the northern part of the region, traffic on the Autoroute and on Highway 117 must merge with heavy traffic on weekends. No major improvements to the road network are planned for the foreseeable future or for the long term. The costs of adding an extra traffic lane to the Autoroute or to

[*Text*]

Les coûts occasionnés par l'addition d'une voie supplémentaire à l'autoroute ou à la route 117 sont prohibitifs. L'autoroute 13 entre Dorval et St-Eustache, faut-il le rappeler, a coûté, en 1975, plus de $6 millions le kilomètre tandis que plus de $10 millions sont annuellement consacrés à l'entretien de l'autoroute des Laurentides. Dans ces circonstances, une meilleure accessibilité aux Pays d'en haut exige nécessairement l'instauration d'un autre moyen de transport efficace, le train apparaissant à ce titre une solution intéressante. Un service ferroviaire de qualité aurait de plus l'avantage de décongestionner quelque peu l'autoroute au bénéfice de tous.

Bien sûr, un réseau ferroviaire n'aura pas d'effet significatif sur le degré d'utilisation des voies routières sans un service de bonne qualité. L'équipement disponible et les gares locales auraient certainement besoin d'être améliorés. Un horaire convenable à la fois pour une clientèle quotidienne et pour la clientèle touristique, de même qu'une correspondance facile avec le service d'AMTRAC devraient être établis. A plus long terme, il faudrait étudier la possibilité d'effectuer des changements aux voies ferrées et au trajet parcouru, de manière à accroître davantage l'efficacité du service.

L'arrêt de train passagers en novembre 1981 a eu pour effet de conférer à la compagnie d'autobus Voyageur le monopole du transport en commun pour la région des Laurentides. Cette situation donne lieu à toute une série de problèmes devant lesquels la population locale est impuissante. Le monopole de Voyageur a créé une clientèle captive qui ne peut réagir devant des hausses continuelles de prix et de réduction de services. Je voudrais vous rappeler que même, ils ont connu une grève qui a duré près d'un mois. Il laisse la population totalement démunie devant les interruptions de services en raison d'arrêts de travail. La remise en service d'un train passagers de qualité provoquerait une saine concurrence entre les différents modes de transport au bénéfice de tous les usagers du transport en commun. De plus, la concurrence intermodale pourrait se solder par des réductions de prix qui ne seraient pas sans améliorer le degré d'accessibilité des sites touristiques et d'abaisser les coûts d'expédition des produits locaux. La Loi nationale sur les transports de 1967 précisait d'ailleurs qu'un système de transport efficace et économique doit s'appuyer sur une saine concurrence entre les différents modes. Malheureusement, les décisions prises ces dernières années semblent s'éloigner de cet idéal au détriment de la population des Laurentides.

Le train passagers a toujours rempli une fonction sociale importante pour les citoyens de la région et en particulier ceux du comté de Labelle. Les étudiants étaient nombreux à utiliser ce service pour se rendre aux CEGEPS de St-Jérôme et de Ste-Thérèse afin d'y poursuivre leurs études. La région offre également plusieurs installations pour les vacances-familles souvent utilisées par les gens à faible revenu du Montréal métropolitain. Ces groupes de personnes constituaient une clientèle assurée du service ferroviaire, et son démentèlement n'a pas été sans les affecter sérieusement.

La remise en service d'un train passagers apparaît aussi justifiée si l'on pense en fonction d'une utilisation maximale de

[*Traduction*]

Highway 117 are prohibitive. Need we remind people that Autoroute 13 between Dorval and St-Eustache cost more than $6 million per kilometer to build in 1975 and that more than $10 million are spent each year in maintenance costs for Laurentian Autoroute. Under the circumstances, an efficient rail transportation service would seem to be an interesting solution to the problem of making the Laurentian region more accessible. A quality rail service would also help to ease congestion on the Autoroute and this would be to everyone's advantage.

Rail service will not, of course, substantially affect the rate of utilization of the highways unless the service provided is first rate. The available equipment and the local train stations would certainly have to be upgraded. A convenient schedule both for daily cummuters and tourists, as well as easy connections with AMTRAC would have to be established. Looking down the road, the possibility of replacing the tracks and altering the routes to increase efficiency would have to be considered.

The discontinuation of passenger rail service in November 1981 gave the Voyageur bus company a monopoly over public transportation in the Laurentian region. This fact was brought to yur attention several times last week by witnesses speaking on behalf of the Laurentian Chamber of Commerce and Regional Development. This situation has given rise to a series of problems which the local population has been powerless to resolve. Voyageur customers have no alternative but to accept continual price increases and service reductions. I want to remind you that the travelling public had to contend with a bus strike that lasted almost one month. The people can do nothing in the face of service interruptions caused by stoppages. The reinstatement of a quality passenger rail service would promote healthy competition between the different modes of transportation to the benefit of all public transportation users. Furthermore, competition between the various passenger carrier services could bring about price reductions which would improve the degree of accessibility to tourist sites and lower the cost of shipping local products. Moreover, the National Transportation Act of 1967 stipulates that an efficient, economical transportation system must be founded on healthy competition between the different modes of transportation. Unfortunately, the decisions made in recent years have strayed from this ideal to the detriment of the people of the Laurentian region.

The passenger train has always played an important social role for the residents of the Laurentians. Many students used the service to commute to their classes at the St-Jérôme and Ste-Thérèse CEGEPs. The region also offered vacation packages for low-income families from the Montreal area. These two groups were steady train customers and the stoppage of rail service had a considerable impact on them.

The reinstatement of passenger rail service can also be justified if one considers that it would lead to maximum utilization

[*Text*]

l'équipement existant. Le transport ferroviaire est très sensible aux économies d'échelle. Une fois que l'équipement est disponible, il ne coûte pas plus cher de l'utiliser pleinement que d'en faire un demi usage, comme c'est le cas présentement. La ligne ferroviaire Montréal—Mont-Laurier est actuellement exploitée par la compagnie CP Rail uniquement pour le transport du fret. Les citoyens du Québec ont déjà investi plusieurs millions de dollars dans cette compagnie par l'intermédiaire de la Caisse de dépôt et de placement, qui détient une participation évaluée ces derniers jours, à 9,9 p. 100 du capital-action. Donc, la population de la province de Québec a des intérêts dans le Canadien Pacifique.

La compagnie a déposé une demande auprès de la Commission canadienne des transports pour abolir ce service. Bien qu'il existe déjà de nombreux arguments contre l'abandon de ce service, la réintroduction du train passagers apporterait un autre argument de taille. En effet, CP Rail bénéficierait d'un revenu additionnel provenant de la location des voies ferrées à Via Rail pour son train passagers. Ce supplément dans les coffres de CP Rail hausserait les revenus tirés de l'exploitation de cette liaison ferroviaire. Plus encore, cette double utilisation de l'équipement abaisserait, tant pour le train marchandises que pour le train passagers, les coûts moyens d'entretien de la ligne ferroviaire. La clientèle, au même titre que les compagnies ferroviaires, tireraient profit de cet usage efficace de l'équipement. En somme, une bonne politique ferroviaire pour la région des Laurentides ne doit pas négliger l'aspect indissociable des services de trains marchandises et passagers.

Une des principales raisons invoquées par le ministre des Transports pour discontinuer le service de train passagers est son trop grand besoin de subventions. A ce titre, le train entre Montréal et Mont-Laurier ne faisait pas exception, quoique le niveau de subvention ait été dans la moyenne nationale c'est-à-dire que les subventions payées correspondaient avec la moyenne payée à travers le pays.

Du point de vue des payeurs de taxes, aucun système de transport n'est gratuit. L'État dépense des sommes gigantesques pour l'entretien des routes et y assurer la sécurité. Les compagnies aériennes et leurs usagers ne défraient pas non plus la totalité des coûts d'opérations des aéroports. En somme, chaque mode de transport nécessite un quelconque appui financier de la part des gouvernements. Le choix du degré de subvention à être consenti à chaque mode de transport est d'abord et avant tout un choix politique. Bien sûr, il existe une limite logique à l'ampleur des contributions gouvernementales attribuées au transport ferroviaire. Toutefois, la preuve est loin d'être faite qu'un service de transport ferroviaire de qualité répondant aux besoins particuliers de la région des Laurentides, nécessite un niveau de subvention démesuré.

Il faut donc souscrire à une remarque fort pertinente qu'a émise le Comité sénatorial des transports et des communications dans son rapport provisoire sur Via Rail Canada Inc., en juillet 1982, et je cite:

> Le Comité considère qu'un réseau moderne et invitant de transport ferroviaire de voyageurs peut et doit continuer à

[*Traduction*]

of existing equipment. Rail transportation is heavily influenced by economies of scale. Once the equipment is available, it is no more expensive to use it at full rather than half capaicity, as is presently the case. The Montreal-Mont-Laurier line is currently operated by CP Rail solely for freight transportation. The people of Quebec have already invested several million dollars in this company through the Caisse de dépôt et de placement, which onws company shares valued recently at 9.9 per cent of the total share capital. Thus, the people of Quebec have an interest in Canadian Pacific.

The company has filed an application with the Canadian Transport Commission to abandon service on this line. Although many arguments against the route abandonment have been raised, the reintroduction of passenger rail service could be another important argument. CP Rail would receive addtional revenues from the leasing of the tracks to VIA Rail for its passenger train. These extra revenues in CP's coffers would make the operation of this rail line more profitable. Furthermore, by making double use of the equipment, i.e. by providing passenger rail and freight service, the average cost of maintaining the line would be kept down. Both the customers and the rail companies would benefit from the efficient use of equipment. In short, a sound rail policy for the Laurentian region must not overlook the vital association between passenger train and freight train service.

One of the main arguments advanced by the Minister of Transport in favour of discontinuing service is that passenger trains require hefty subsidies. The train running between Montreal and Mont-Laurier was no exception, although the level of subsidy was within the national average, that is to say that the subsidies awarded corresponded to the average levels nationwide.

From the taxpayers' standpoint, no transportation system is cost free. The State spends enormous sums of money to maintain roads and to ensure their safety. Airline companies and their customers do not pay all of the costs of operating airports. In short, each mode of transportation requires some kind of government financial assistance. As for the level of subsidy awarded to each mode, this is primarily a policy choice. Of course there is a logical limit to the amount of money governments can allocate to rail transportation. However, that a quality rail service geared to the special needs of the residents of the Laurentian region would require inordinately high subsidies has not in any way been proven.

We must therefore give support to a very timely comment made by the Standing Senate Committee on Transport and Communications in July 1982 in its interim report on passenger rail service provided by VIA Rail Canada Inc., and I quote:

> The Committee is of the view that a modern and attractive railway passenger system can and should continue to play an important part in Canada's transportation future.

[*Text*]

jouer un rôle important dans l'avenir des transports au Canada.

Le but de ce court mémoire a été de démontrer que la population du comté de Labelle appuie sans réserve le souhait des honorables sénateurs. Ce mémoire espère convaincre tous les intervenants que le débat sur la politique du transport ferroviaire doit prendre en considération les besoins actuels et futurs des régions, et en particulier ceux de la région des Laurentides. Car s'il existe une erreur de politiques qu'il faille éviter, c'est d'engendrer une situation où l'absence d'un réseau de transport ferroviaire efficace constitue une entrave au développement économique.

Le sénateur Le Moyne: Merci, monsieur le président. Auriez-vous l'obligeance d'élaborer un peu sur la situation de la population qui est captive. En quel sens est-elle captive, exactement? Qu'est-ce qu'on lui fait subir comme avarie?

M. Dupras: Bien voici, monsieur le président; depuis l'abolition du train de passagers, en 1981, le public voyageur qui ne possède pas son propre mode de transport doit utiliser la compagnie Voyageur, qui, elle, ne répond àas à tous les besoins, et le service n'est pas aussi bon qu'il devrait être. De plus, les prix ont continué d'augmenter régulièrement depuis l'abolition du service de train.

En plus d'un service mauvais, qui est offert au public voyageur, il y a aussi la possibilité de grève. Il y a un an, je pense, le service Voyageur a été en grève pendant plus d'un mois, privant ainsi les passagers, les étudiants, les gens qui sont démunis de transport personnel de pouvoir se déplacer, soit des Laurentides vers Montréal, ou de Montréal vers les Laurentides. Alors, c'était donc une population captive, ce qui est absolument anormal.

Le sénateur Le Moyne: Au point de vue, monsieur le président, de la durée du trajet, mettons, entre Ste-Agathe et Montréal, est-ce que cela se compare avec ce que c'était dans le train avant la guerre?

M. Dupras: Bien, maintenant, le service Voyageur est plus rapide. Je pense bien que le service Voyageur relie, par service direct, avec arrêt à St-Jérôme, Montréal et Ste-Agathe, dans une heure et 30, probablement. Je vous avoue que je prends très, très rarement le service Voyageur. Par contre, ce n'est pas un service de toutes les heures, et le service qui relie les principaux centres des Laurentides, à toutes les heures, ou à peu près, c'est un service qui arrête à peu près à tous les villages et les poteaux. Alors, c'est très long, et les gens mettent près de deux heures pour relier Montréal à St-Jérôme, par exemple, ce qui ne demande que 45, ou 50 minutes par automobile.

Le sénateur Le Moyne: Il n'y a pas, alors, de densité minimum qui serait acceptable dans ce type de service entre, mettons, Ste-Agathe et Montréal, qui serait acceptable?

M. Dupras: Une densité par voie ferroviaire?

Le sénateur Le Moyne: Par fréquence, mettons, par fréquence?

M. Dupras: Oui, mais il faudrait que, en raison du fait qu'il y a plusieurs travailleurs de Montréal qui voyagent soir et

[*Traduction*]

The purpsoe of this brief paper was to show that the residents of the Laurentian region wholeheartedly support the view expressed by the honourable senators in their report. It is also an attempt to convince all those involved that debate on rail transportation policy should take into consideration the present and future needs of the regions, in particular the Laurentian region. One policy error must be avoided, namely that of creating a situation where the lack of an efficient rail transportation system would be an impediment to economic development.

Senator Le Moyne: Thank you, Mr. Chairman. Could you please elaborate further on your statement that the people of the region are prisoners, so to speak, of the bus service. In what way are they prisoners?

Mr. Dupras: Well, Mr. Chairman, since passenger service was discontinued in 1981, the members of the travelling public who do not have their own means of transportation must use the Voyageur buses. The Voyageur service does not meet everyone's needs and the service provided is not as good as it should be. Furthermore, prices have increased regularly since train service was abandoned.

In addition to have to cope with poor service, the travelling public also has to contend with the possibility of strikes. One year ago, I believe, Voyageur was on strike for more than a month, thereby depriving passengers, students and people without private transportation of a means of reaching the Laurentians from Montreal or from travelling to Montreal from the Laurentians. That is what I mean when I say that the people are prisoners of the bus service, a situation which is highly irregular.

Senator Le Moyne: In terms of the travel time between Ste-Agathe and Montreal, how does it compare with the service provided before the war?

Mr. Dupras: The Voyageur service provided today is much faster. Voyageur provides direct bus service between Montreal and Ste-Agathe, with a stop in St-Jérôme, and the total travel time is probably about one hour and thirty minutes. I must admit that I very rarely take the Voyageur buses. However, they do not run every hour and those that do go to the main centres in the Laurentian region and that do in fact run just about on the hour stop at virtually all of the small towns and villages along the way. Therefore, travel time between Montreal and St-Jérôme is close to two hours, whereas it would normally take only 45 or 50 minutes to cover this distance by automobile.

Senator Le Moyne: Isn't there a minimum number that would be acceptable for this type of service between Ste-Agathe and Montreal?

Mr. Dupras: Of trains?

Senator Le Moyne: Of buses travelling this route?

Mr. Dupras: Yes, there should be, in view of the many workers who commute daily to Montreal from communities in the

[*Text*]

matin de Montréal et des basses Laurentides, disons, Ste-Adèle, Mont Rolland, St-Sauveur et Piedmont. Il y a aussi plusieurs étudiants des CEGEPs de Ste-Thérèse, et de St-Jérôme qui font le même trajet aux mêmes heures. Il faudrait avoir un train qui ferait le service du nord vers le sud à tous les matins de la semaine, et un service semblable qui relie Montréal aux parties nord des Laurentides.

De plus, nous proposons qu'une boucle reliant Mirabel, jusqu'au sud de St-Jérôme, pourrait établir un service de transport en commun à un coût très compétitif, si vous voulez, un coût beaucoup plus bas que le prix que les passagers de Voyageur doivent payer pour prendre l'autocar de Montréal à Mirabel. C'est un service qui est souvent perturbé par les intempéries de l'hiver.

Le sénateur Le Moyne: Vous parlez d'embouteillage, M. Dupras; qu'est-ce qui arrive aux autobus, dans les embouteillages?

M. Dupras: L'autobus subit l'embouteillage comme toutes les autres voitures, et il peut être plusieurs minutes, si ce n'est pas des heures en retard.

Le sénateur Le Moyne: Tous les jours?

M. Dupras: Bien, oui, si on parle des heures de pointe le matin et sur la fin de l'après-midi, c'est tout le jours.

Le sénateur Le Moyne: Et vous n'envisageriez qu'un train dans chaque direction?

M. Dupras: Non. Je pense bien qu'un service moderne devrait être introduit, un service qui se compare à ceux que l'on voit en Suisse, en France et en Allemagne de l'Ouest, qui pourrait relier les basses Laurentides, de façon beaucoup plus fréquente qu'une fois par jour et qui pourrait faire aussi dans les deux sens, tôt le matin pour accommoder le public voyageur qui travaille, soit à Montréal ou dans les basses Laurentides, pour celui qui habite Montréal, et qui refait le même voyage sur la fin de l'après-midi ou au début de la soirée.

Le sénateur Le Moyne: Telle qu'elle est, en ce moment, est-ce que la voie permettrait le rétablissement d'un service minimum?

M. Dupras: Comme je l'explique dans ma présentation, le système de voie ferrée actuellement est désuet. Il faudrait qu'il soit relocalisé dans certaines municipalités, comme Ste-Thérèse, St-Jérôme, Ste-Agathe, et St-Jovite, possiblement, pour en raccourcir le trajet et pour dégager—en fait deux villes principales comme celles que j'ai nommées—des voies ferrées. Cependant, c'est un projet à long terme, une fois que l'on aura prouvé que le public veut ce genre de transport en commun.

Le sénateur Le Moyne: Est-ce que vous avez l'impression que Voyageur est en train de faire au public le même coup que la compagnie de chemin de fer a fait avant, les dégoûter du transport, tout simplement?

M. Dupras: Bien, ce n'est pas impossible, parce qu'ils bénéficient déjà d'une certaine subvention puisqu'ils utilisent l'autoroute, et si je ne m'abuse, ils ne paient pas. On espère que, dans quelques mois, tout le monde pourra voyager gratuitement sur l'autoroute. Mais habituellement, une personne qui

[*Traduction*]

lower Laurentian region, namely Ste-Adèle, Mont Rolland, St-Sauveur and Piedmont. Many students from the Ste-Thérèse and St-Jérôme CEGEPs also use the buses at the same time. What we need is a train travelling southbound every morning and a similar service linking Montreal to the northern part of the Laurentian region.

Furthermore, we propose that a public transportation loop stretching from Mirabel to a point south of St-Jérôme be established and that very competitive rates be charged. The rates could be much lower than those charged to Voyageur passengers for the trip from Montreal to Mirabel. This service is often hindered by inclement winter weather.

Senator Le Moyne: You mentioned bottlenecks, Mr. Dupras. What happens to the buses that are caught in the heavy traffic?

Mr. Dupras: The buses are delayed just like all the other automobiles, and sometimes not for several minutes, but for several hours.

Senator Le Moyne: Every day?

Mr. Dupras: Well, considering the early morning and late afternoon rush hours, I would say that yes, such delays occur virtually every day.

Senator Le Moyne: And you would consider providing one train in each direction?

Mr. Dupras: No, I think that a modern service should be introduced, one that compares with the service provided in Switzerland, France and West Germany. The trains could run more than once a day and could move in both directions. A train could leave early in the morning to bring commuters to work in Montreal and could cover the same route in reverse late in the afternoon or in early evening.

Senator Le Moyne: Would present track conditions allow for minimum rail service to be restored?

Mr. Dupras: As a explained in my brief, the tracks are in need of repair. They would have to be rerouted in certain communities such as Ste-Thérèse, St-Jérôme, Ste-Agathe and St-Jovite, possibly to shorten the overall length of the route and to move the tracks out of the centre of the two main communities I have just mentioned. However, this would be a long-term project and would be undertaken only once it has been proven that the public wants this kind of public transportation service.

Senator Le Moyne: Do you have the impression that Voyageur is trying to do the same thing to the public as the railway companies did, namely to turn them off transportation and travel, pure and simple?

Mr. Dupras: That's a possibility, of course, because they already receive certain subsidies for using the Autoroute, and, if I am not mistaken, they are not required to pay the tolls. However, as a rule, a person who has to travel and who cannot rely on rail service must take the Autoroute or Highway 117,

[*Text*]

doit voyager, et qui est privée d'un service de transport par voie ferroviaire doit prendre, soit l'autoroute, ou la route 117 qui est très lente, parce que les limites de vitesse sont très basses. Celui qui voyage tous les jours pour se rendre à son travail est plutôt tenté d'utiliser l'autoroute, et ce transport-là est beaucoup plus coûteux, puisque cela coûte $4 par jour.

Le sénateur Le Moyne: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Dupras, dans votre mémoire, vous avez fait mention du développement industriel de la région; pourriez-vous donner les informations traditionnelles concernant, par exemple, le développement industriel causé par l'usine General Motors de Ste-Thérèse?

M. Dupras: Oui. L'usine de General Motors est alimentée, par exemple, par la Waterville Company, qui est à St-Jérôme, et qui fabrique des panneaux de bord des voitures, des parties en imitation de cuir, des portières intérieures, et ainsi de suite, et ces compagnies reçoivent leur matériel par voie de chemin de fer, parce que c'est beaucoup plus économique, et expédient leurs produits fabriqués, finis, par voie de chemin de fer, tout comme les fabricants de meubles de Ste-Véronique, de l'Annonciation, le papier de la compagnie Rolland, que ce soit de Montréal ou de St-Jérôme, et ainsi de suite. Alors, il y a un besoin chez les industriels d'un service adéquat et à un prix compétitif.

Le président: Voulez-vous nous donner les détails, toujours concernant l'usine de General Motors à Ste-Thérèse, quant au nombre d'employés là-bas, et d'où viennent-ils? Viennent-ils de la région des Laurentides, ou s'il y en a qui viennent de Montréal, par exemple, ou d'ailleurs?

M. Dupras: Bon; GM à Ste-Thérèse emploie des gens qui viennent de toutes les parties de la ville de Montréal, je pense bien: Verdun, Ville LaSalle, Ahuntsic, Montréal Est, et ainsi de suite, Laval, St-Jérôme, Ste-Adèle, Mont Rolland, St-Sauveur, et même des gens de Ste-Agathe-des-Monts, qui voyagent tous les jours pour se rendre à leur travail.

C'est pour cette raison que l'autoroute actuellement a subi des bouchons, ou des embouteillages d'une façon quotidienne, qui, en fait, prolongent la durée du voyage, et ajoutent aux coûts d'essence, puisque les moteurs roulent au ralenti, mais ils brûlent quand même de l'essence. Ce sont des bouchons, nous prétendons, qui sont causés par le poste de péage qui nécessite un arrêt complet des voitures. On pense, une fois que le péage sera aboli, qu'il y aura peut-être moins d'embouteillages. Par contre, ça devient de plus en plus onéreux, puisqu'il n'y a pas d'autres moyens efficaces de transport. S'il y avait un bon moyen de transport, comme celui que l'on retrouve, par exemple, celui qui relie l'aéroport de Gatwick à Londre; c'est la meilleure façon, en fait, à partir de l'Aéroport de Gatwick, de relier le centre-ville de Londres. La même chose pourrait se produire avec Mirabel, si un bon service ferroviaire était établi.

Le président: Est-ce que vous pensez que le développement éventuel de Bell Helicopter, à Mirabel, va également augmenter le nombre de passagers?

M. Dupras: Oui, monsieur le président, parce que l'on considère que l'installation de Bell Helicopter va, d'abord, nécessiter un certain nombre de travailleurs—on parle de 900, je

[*Traduction*]

which is a slow route because of the lower speed limits in force. People who have to commute every day are more tempted to use the Autoroute, a costlier alternative since they have to pay $4 in tolls every day.

Senator Le Moyne: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Dupras, in your brief, you mentioned industrial development in the region. Could you give me the usual information concerning, for example, industrial development arising from the General Motors plant in Ste-Thérèse?

Mr. Dupras: Yes. The General Motors plant is supplied, for example, by the Waterville Company which is located in St-Jérôme and which manufactures automobiles dashboards, immitation leather parts, interior door panels and so forth. These companies receive their supplies by rail, because it is more economical. Likewise, they ship the finished products out by rail, as do the furniture manufacturers in Ste-Véronique and L'Annonciation. The same goes for the paper goods produced by Rolland Paper. Therefore, the manufacturers do require adequate rail service at a competitive rate.

The Chairman: Still with regard to the General Motors plant in Ste-Thérèse, could you indicate to us the number of people who work at the plant and where they come from? Do they come from the Laurentian region or do some commute from Montreal or elsewhere?

Mr. Dupras: The GM plant in Ste-Thérèse employs people from all parts of the city of Montreal, from Verdun, Ville LaSalle, Ahuntsic, Montreal East, as well as from Laval, St-Jérôme, Ste-Adèle, Mont Rolland, St-Sauveur and even from Ste-Agathe-des-Monts. They commute daily to their jobs at the plant.

This is the reason why traffic jams and bottlenecks occur almost daily on the Autoroute, resulting in longer travel times and increased gas costs, since the car engines rev lower. Nevertheless, they still burn gasoline. These bottlenecks occur, we assume, because the automobiles must come to a complete stop at the toll booths. We feel that there will be less tie-ups when tolls are abolished. However, it is becoming increasingly costly, since there are no other efficient means of transportation. For example, if there was a reliable rail transportation service similar to the one liking Gatwick Airport to downtown London, then that would be ideal. We could have the same thing with Mirabel, if proper rail service was established.

The Chairman: Do you think that the eventual establishment of Bell Helicopter in Mirabel will also increase the number of passengers?

Mr. Dupras: Yes, I do, Mr. Chairman, because a certain number of employees—there is talk of 900, I think—will be needed to operate the Bell Helicopter plant. Furthermore, we

[*Text*]

pense. De plus, nous espérons que l'installation de Bell aura un effet d'entraînement sur d'autres industries qui voudront venir s'installer dans la périphérie, si vous voulez, de l'aéroport de Mirabel, créant ainsi un commerce avantageux pour un service de transport en commun. Et, un service de transport en commun ferroviaire qui pourrait relier Mirabel par une boucle partant de la voie ferrée qui existe déjà au sud de St-Jérôme pourrait répondre aux services et aux besoins.

Le président: Vous avez mentionné tout à l'heure, si je vous ai bien compris, que l'abolition des droits de péage sur l'autoroute pourrait se faire dans une période de quelques mois. Je dois souligner que vous semblez plus optimiste que le ministre des Finances l'a été hier, puisqu'il parlait d'un nombre d'années, d'un grand nombre d'années plutôt qu'un grand nombre de mois, au sujet de l'enlèvement des postes de péage, la réfection de la route, ainsi de suite.

M. Dupras: Vous avez raison, monsieur le président; peut-être que je me laisse entraîner par mon optimisme, mais connaissant le gouvernement provincial actuel, je devrais être un peu plus sage dans mon optimisme, et ne pas attendre que cela se fasse dans les prochains mois.

Senator Bonnell: Mr. Chairman, I would first like to congratulate Mr. Dupras, who is a member of Parliament, for the courage he has shown in coming before this august body in order to answer questions on behalf of his constituents. I think that it is a very good thing that members of Parliament take such an interest in the areas they represent that they come before us to present their points of view.

Mr. Dupras: Thank you very much, Senator Bonnell. Mr. Chairman, I feel honoured to have been accepted as a witness and I am delighted to appear before honourable senators.

Senator Bonnell: Can you tell us, Mr. Dupras, how much it would cost a student to travel from the Laurentians to Montreal by bus per trip?

Mr. Dupras: Daily, by bus, it would cost about $7.

Senator Bonnell: Have you any idea how much it would have cost the student in the days when the trains were in operation?

Mr. Dupras: The cost was lower then, of course; I believe it would have been around $4.

Senator Bonnell: The cost has almost doubled, then?

Mr. Dupras: Yes.

Senator Bonnell: Mr. Dupras, how much do you think the general public would accept as a reasonable cost for travelling from the far end of the Laurentians to Montreal, round trip?

Mr. Dupras: I hesitate to risk a figure, senator, but I think that, if it were competitive to the bus service, the people would prefer to travel by train. Trains are more reliable; they are not as much affected by the elements in the winter. Trains are more comfortable because people have more space, they can move around, they can read, and perhaps a modern train could

[*Traduction*]

hope that the new Bell Helicopter plant will have some spinoff effects on other industries that will relocate in the area surrounding, so to speak, Mirabel airport, thereby creating a profitable business for a passenger rail service. This kind of passenger rail service, which could connect Mirabel by a loop beginning at the existing tracks south of St-Jérôme, could satisfy the needs of all those concerned.

The Chairman: If I understood you correctly, you mentioned earlier that Autoroute tolls could be abolished with in several months' time. I must say that you sound a great deal more optimistic that did the Minister of Finance yesterday. He was speaking in terms of years, rather than months, when referring to the discontinuation of the tolls.

Mr. Dupras: You are correct, Mr. Chairman. Perhaps I am letting my optimism get the better of me. However, knowing the present provincial government, my optimism should be more guarded and I should not expect the tolls to disappear sometime in the next few months.

Le sénateur Bonnell: Monsieur le président, j'aimerais d'abord féliciter M. Dupras, qui est député, d'avoir eu le courage de venir devant cet auguste Comité pour répondre à ses questions au nom de ses électeurs. Je crois qu'il est très louable que des députés s'intéressent aux affaires de leurs électeurs au point de venir nous soumettre leurs points de vue.

M. Dupras: Je vous remercie beaucoup, sénateur Bonnell. Monsieur le président, je suis honoré que vous me receviez comme témoin et je suis heureux de comparaître devant les honorables sénateurs.

Le sénateur Bonnell: Monsieur Dupras, pourriez-vous nous dire ce qu'il en coûte à un étudiant des Laurentides pour se rendre à Montréal par autocar?

M. Dupras: Par autocar, il en coûte 7 $ par jour.

Le sénateur Bonnell: Savez-vous combien le même voyage aurait coûté par train?

M. Dupras: C'était moins cher, naturellement; je crois que le coût du voyage était de 4 $.

Le sénateur Bonnell: Le coût du voyage a donc presque doublé, n'est-ce pas?

M. Dupras: Oui.

Le sénateur Bonnell: A votre avis, monsieur Dupras, qu'est-ce qu'on pourrait considérer comme un tarif aller-retour raisonnable pour se rendre du fond des Laurentides jusqu'à Montréal?

M. Dupras: Je n'ose pas vous donner un chiffre, sénateur, mais je crois que si le coût du voyage par train se comparaît à celui de l'autocar, les gens préfèreraient le train. Les trains sont plus fiables parce que les horaires sont moins perturbés par les rigueurs de l'hiver. Les gens sont plus à l'aise lorsqu'ils voyagent par train parce qu'ils disposent de plus d'espace; ils peuvent se déplacer et lire, à bord d'un train moderne, peut-

[*Text*]

even afford to have light meals and so on. I think that people would choose the train, if it were at a competitive price.

Senator Bonnell: And perhaps some of these students could carm for their exams along the way.

Mr. Dupras: Some of them have to ride standing up.

Senator Bonnell: The train service, whether it be in your area, Mr. Dupras, or any other part of Canada, has, in my view, been too slow, has stopped too long at stations and has been off schedule. If we supplied a fast train that would stop for a specified length of time and leave on schedule, as they do in Europe, for example, do you feel that people in the Laurentians would use a train service more than they have in the past?

Mr. Dupras: Of that I am sure, Mr. Chairman. As I have said, people want to have modern equipment. People want to travel on something that will accelerate rapidly to the cruising speed as opposed to what we had up to a few years ago, where the train would take up to five miles to reach cruising speed and would take an even longer time to get organized and leave the station. With modern equipment, there is no doubt in my mind that people would favour the train service if they had the choice between the bus and the train.

Senator Bonnell: Do you feel that the rails in the Laurentians, without replacement, are up to the standard needed to meet the requirements for fairly fast trains providing passenger service?

Mr. Dupras: I doubt that the rails, as they are, considering the curves in the tracks and the speed at which the trains travel, could withstand the modern equipment. I think that, over a long term project, some of the rails will have to be relocated, with the curves made more easy to negotiate.

Senator Stewart: Mr. Dupras, I am not familiar with the area to which you refer, so some of my questions may seem rather naive. I gather we are dealing here with a relatively small area. Would you say it was 80 miles from one extreme to the other?

Mr. Dupras: From Montreal to Mont-Laurier, I believe that the distance would be approximately 160 miles.

Senator Stewart: You have in mind a rail service that would cover that distance in an hour and a half or two hours, do you?

Mr. Dupras: I think it would take at least two hours to cover that distance. It takes more than two hours by car, travelling within the law.

Senator Stewart: How many major population centres are there in that area of the Laurentians? Would you say there are about half a dozen?

Mr. Dupras: About half a dozen, yes.

Senator Stewart: Are they distributed like pearls on a string or are they scattered around?

Mr. Dupras: No, no, they are more or less distributed as pearls on a string. It is almost a straight road from Montreal

[*Traduction*]

être même prendre des repas légers. Je crois que les gens préféreraient voyager par train si le coût de ce mode de transport était concurrentiel.

Le sénateur Bonnell: Et peut-être les étudiants pourraient-ils aussi repasser leurs examens en voyageant.

M. Dupras: Certains d'entre eux doivent faire le trajet debout.

Le sénateur Bonnell: Que ce soit dans votre région, monsieur Dupras, ou ailleurs au Canada, je crois que les voyages par train ont été trop lents, prévoyaient trop d'escales et ne respectaient pas les horaires. Si nous avions un système aussi efficace que celui qui existe en Europe, par exemple, croyez-vous que les gens des Laurentides utiliseraient davantage le train?

M. Dupras: J'en suis convaincu, monsieur le président. Comme je l'ai déjà dit, le public veut des trains modernes. Les gens veulent voyager à bord de trains qui atteindront rapidement leur vitesse de croisière. Jusqu'à il y a quelques années, un train pouvait prendre jusqu'à cinq milles pour le faire et mettre un temps considérable à se préparer à sortir de gare. Si on leur offrait des trains modernes, je suis convaincu que les gens préféreraient le train à l'autobus.

Le sénateur Bonnell: A votre avis, pourrait-on, sans changer les rails, mettre en service dans les Laurentides des trains voyageurs à haute vitesse?

M. Dupras: Compte tenu des virages qui existent sur les parcours et de la vitesse à laquelle les trains voyagent, je doute que des trains modernes puissent être mis en service sur ces rails. Je crois qu'il faudra à long terme modifier les trajets pour que les virages soient moins accentués.

Le sénateur Stewart: Monsieur Dupras, je connais mal la région à laquelle vous faites allusion et certaines de mes questions pourront peut-être vous sembler naïves. Nous parlons d'une région assez petite, n'est-ce pas. S'étend-elle sur 80 milles, par exemple?

M. Dupras: Je crois qu'environ 160 milles séparent Mont-Laurier de Montréal.

Le sénateur Stewart: Vous songez à un service ferroviaire qui permettrait de couvrir cette distance en une heure et demi ou deux, n'est-ce pas?

M. Dupras: Je crois qu'il faudrait à peu près deux heures pour couvrir cette distance. Si l'on respecte les limites de vitesse, ce voyage prend plus de deux heures en voiture.

Le sénateur Stewart: Combien d'agglomérations importantes y a-t-il dans les Laurentides? Une demie douzaine?

M. Dupras: Oui, à peu près une demie douzaine.

Le sénateur Stewart: Sont-elles réparties comme les perles d'un collier ou sont-elles éparpillées?

M. Dupras: Elles sont plus ou moins réparties comme les perles d'un collier. Il y a presque un axe vertical entre Mont-

[*Text*]

to Mont-Laurier, with approximately 10 to 12 mid-sized cities in between, and perhaps four or five larger ones as well, such as Ste-Thérèse, St-Jérôme, Ste-Agathe, St-Jovite and Mont-Laurier.

Senator Stewart: In other words, one central is really all that is required?

Mr. Dupras: Yes.

Senator Stewart: How many stops?

Mr. Dupras: About 12 stops.

Senator Stewart: We have been told very emphatically by witnesses that for longer travel air is superior and that for shorter distances such as you seem to be describing here, bus is superior. A distinction is generally made between city to city service on the one hand and commuter service on the other hand. I gather that you are talking about commuter service?

Mr. Dupras: More or less, plus the weekend service in the winter and the summer months when people go to the Laurentians. It would only take perhaps an hour from the mid-Laurentians, around St. Jérôme, to Montreal.

Senator Stewart: The alternative seems to be either private can or bus and in focusing on the bus as the mode of transportation, you seem to be referring to two kinds of problems. One kind is those pertaining to the highway systems, particularly tolls, and the other is the fact that the bus service is sometimes interrupted by strikes. In any case, it becomes more and more costly. Is it not true that the provision of good highway service is really not the responsibility of the Government of Canada but of the Government of the Province of Quebec?

Mr. Dupras: That's right.

Senator Stewart: In other words, if we follow your suggestions, we would be relieving the Government of the Province of Quebec of one of its constitutional responsibilities.

Mr. Dupras: I do not know whether it is a constitutional responsbility to provide a good mode of transportation for the citizens and for the freight they produce. It is the responsibility of the national government to provide transportation to all Canadians, not only to central, eastern or western Canadians. We have recognized this responsibility for some 100 years now, since the line was first built. The line is responsible for the development of the high Laurentians, such as the regions north of Saint Jérôme. I believe it still has a role to play in the economic development of the region.

Senator Stewart: Have any studies been prepared relative to this particular area by transportation economists comparing the costs of the different modes of transportation?

Mr. Dupras: The Chamber of Commerce and the CRD which appeared before your committee last week did a study. I do not know how exhaustive it is. I wish that an unbiased study or survey could be done with recommendations as to what mode of transportation would be best. Judging by what I hear in the various regions of my constituency, people seem to be of the opinion that if we are to maintain the economy as it is now

[*Traduction*]

réal et Mont-Laurier sur lequel se trouvent de 10 à 12 villes de taille moyenne et peut-être 4 ou 5 villes plus importantes comme Sainte-Thérèse, Saint-Jérome, Sainte-Agathe, Saint-Jovite et Mont-Laurier.

Le sénateur Stewart: En d'autres termes, un seul train est nécessaire, n'est-ce pas?

M. Dupras: Oui.

Le sénateur Stewart: Combien d'arrêts seraient nécessaires?

M. Dupras: Environ 12 arrêts.

Le sénateur Stewart: D'après certains témoins, l'avion est le meilleur mode de transport pour les voyages plus longs et l'autobus est celui qui convient le mieux pour les voyages plus courts du genre que vous venez de décrire. On établit d'ordinaire une distinction entre le service intercité, d'une part et le service de desserte, d'autre part. Vous parlez du service de desserte, n'est-ce pas?

M. Dupras: Plus ou moins et du service de fin de semaine en hiver et durant l'été lorsque les gens se rendent dans les Laurentides. Le voyage durerait peut-être seulement une heure entre le milieu des Laurentides autour de Saint-Jérôme et Montréal.

Le sénateur Stewart: Les modes de transport de rechange seraient la voiture particulière ou l'autobus et vous semblez dire que deux problèmes se posent au sujet du transport par autobus. Le premier a trait aux péages sur les autoroutes et l'autre aux grèves qui viennent parfois interrompre le service par autobus. Quel que soit le cas, ce service devient de plus en plus coûteux. N'est-il pas vrai que la construction et l'entretien des autoroutes relève non du gouvernement du Canada, mais de celui du Québec?

M. Dupras: C'est exact.

Le sénateur Stewart: En d'autres terme, si nous suivons vos recommandations, nous soulagerions le gouvernement de la province du Québec d'une de ses obligations constitutionnelles.

M. Dupras: Je ne pais pas si la fourniture d'un bon mode de transport pour les citoyens et pour les marchandises constitue une responsabilité constitutionnelle. Il incombe au gouvernement national de veiller à ce que les Canadiens, et pas seulement ceux du centre, de l'Est ou de l'Ouest, disposent de bons moyens de transport. Le gouvernement central a accepté cette responsabilité depuis cent ans, c'est-à-dire depuis la création du premier réseau ferroviaire. Le développement des Hautes Laurentides, c'est-à-dire la région au nord de Saint-Jérôme, est imputable au réseau ferroviaire. Je crois qu'il a encore un rôle à jouer dans le développement économique de la région.

Le sénateur Stewart: Des économistes ont-ils publié des études sur cette région comparant le coût des différents modes de transport?

M. Dupras: La Chambre de commerce et le CRD qui sont comparus devant votre Comité la semaine dernière ont mené des études. Je ne sais pas quelle était la portée de ces études. J'aimerais qu'une étude objective soit menée afin d'établir quel serait le meilleur mode de transport dans la région. D'après ce que mes électeurs me disent, le développement économique de

[*Text*]

and progress, we must have a good and reliable railway system between Montreal and Mont-Laurier.

Senator Stewart: It is important for passengers and freight?

Mr. Dupras: Yes. We have an important furniture manufacturer at L'Annonciation, pulp and paper in Mont-Laurier and Rolland Paper in St. Jérôme and Mont-Rolland. Other transportation is by GM and we expect that Bell Helicopter will be using trains more than other modes.

Senator Stewart: One argument that is made against returning to reliance on passenger rail service in Canada is that rapid transportation of passengers would require dedicated lines. I gather from what you are saying that you want morning service and evening service and in the intervening hours the line would be free for the movement of freight?

Mr. Dupras: That's right. Let me remind you that this railway corridor is probably the busiest in Canada over the weekends during the ski season and summer months from mid-June to mid-September. I quoted a figure of 200,000 cars on the auto route from Montreal to the lower Laurentians. This corridor probably has as much traffic as there is between Toronto and Hamilton.

Senator Riley: Is the northern terminus of the existing rail line Mont-Laurier?

Mr. Dupras: Yes.

Senator Riley: Where does that lie with respect to Mirabel?

Mr. Dupras: It is about 125 miles north of Mirabel.

Senator Riley: Where is the nearest access to Mirabel from the rail line?

Mr. Dupras: St. Jérôme, which is about three miles away. I should point out that the only public transportation from north of Mirabel to Mirabel is by rail. There is no bus or taxi service from the north to Mirabel. If I travel by air to Mirabel en route to St. Jérôme I must take a cab from Montreal. I cannot call a cab from St. Jérôme, because of the transportation policies of Transport Québec. Even though St. Jérôme is closer to the airport, taxis are not allowed to go there. There is no public transportation system for those from St. Jérôme or St. Adèle who work at Mirabel. They have to take a car.

Senator Riley: Does the auto route parallel the rail line?

Mr. Dupras: Yes.

Senator Riley: Did federal funding go into the auto route?

Mr. Dupras: Not the portion between Montreal and St. Agathe. However, the federal government funded the construction of auto route 13 to the tune of 100 million and provided a subsidy of $30 million. So 13 miles of auto route cost $130 million.

Senator Riley: You presently have only the CP freight service?

[*Traduction*]

la région dépend de l'existence d'un service ferroviaire fiable et efficace entre Montréal et Mont-Laurier.

Le sénateur Stewart: Est-ce important pour le transport des passagers et les marchandises?

M. Dupras: Oui. Des meubles sont produits à l'Annonciation, des pâtes et des papiers à Mont-Laurier et à l'industrie Rolland Paper à Saint-Jérôme et à Mont-Rolland. La GM envoie ses marchandises par train et on s'attend à ce que Bell Helicopter préfère aussi ce moyen de transport à tous les autres.

Le sénateur Stewart: L'un des arguments qui milite contre l'amélioration du transport des voyageurs par train est qu'il faudrait consacrer des voies exclusivement à cette fin. D'après ce que vous dites, les voies pourraient servir au transport des passagers le matin et le soir et au transport des marchandises durant le reste de la journée, n'est-ce pas?

M. Dupras: C'est exact. Je vous rappelle que ce corridor ferroviaire est probablement le plus achalandé du Canada en fin de semaine, durant la saison de ski et au cours des mois d'été, soit de la mi-juin à la mi-septembre. J'ai parlé de 200000 autos sur l'autoroute qui relie Montréal aux Laurentides. La circulation est probablement aussi dense sur ce corridor que sur la ligne Toronto à Hamilton.

Le sénateur Riley: Le terminus nord de la ligne ferroviaire actuelle se trouve-t-il à Mont-Laurier?

M. Dupras: Oui.

Le sénateur Riley: Où se trouve Mont-Laurier par rapport à Mirabel?

M. Dupras: A environ 125 milles au nord de Mirabel.

Le sénateur Riley: Quelle est, sur la ligne ferroviaire, le point d'accès le plus proche de Mirabel?

M. Dupras: Saint-Jérôme qui se trouve à environ trois milles de distance. Je vous signale que le rail est le seul moyen de transport en commun qui relie le nord laurentien à Mirabel. Il n'y a pas d'autocar, non plus que de taxi. Si, de Mirabel, je me rends à Saint-Jérôme, il me faut prendre un taxi de Montréal. Je ne peux pas appeler une voiture de Saint-Jérôme, à cause de la politique de Transport Québec. Même si Saint-Jérôme est plus près de l'aéroport, ses taxis ne sont pas autorisés à s'y rendre. Il n'y a aucun système de transport pour les habitants de Saint-Jérôme ou de Sainte-Adèle qui travaillent à Mirabel. Il leur faut prendre une voiture.

Le sénateur Riley: L'autoroute est-elle parallèle au rail?

M. Dupras: Oui.

Le sénateur Riley: Le fédéral a-t-il contribué financièrement à la construction de l'autoroute?

M. Dupras: Pas au tronçon entre Montréal et Sainte-Agathe. Toutefois, le gouvernement fédéral a contribué 100 millions de dollars à la construction de l'autoroute 13 et il a versé en outre, une subvention de 30 millions de dollars. La construction de ces 13 milles d'autoroute a donc coûté 130 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Vous ne disposez présentement que du service de fret du CP?

[*Text*]

Mr. Dupras: That's right.

Senator Riley: And CP is making application to abandon that line?

Mr. Dupras: That is right, but I have made application opposing it.

Senator Riley: Their alternative method of transporting freight would be highway truck?

Mr. Dupras: Exclusively, yes.

Senator Riley: Do you know the capacity of Rolland Paper Mills at St. Jérôme?

Mr. Dupras: In tonnes I would not know, senator, but they have approximately 500 employees in St. Jérôme and approximately 150 at Mont Rolland. It is a growing concern because they are very busy.

Senator Riley: I believe you mentioned General Motors.

Mr. Dupras: That is just south of St. Jérôme.

Senator Riley: Bell Helicopter is near Mirabel.

Mr. Dupras: Yes, and it is going to be about five miles south of St. Jérôme.

Senator Riley: I understand that the plant is not yet constructed.

Mr. Dupras: The work will commence in the next few weeks.

Senator Riley: VIA Rail operated rail passenger service, did it not?

Mr. Dupras: Yes, it did for approximately four or five years.

Senator Riley: What type of equipment did it use when it was abandoned?

Mr. Dupras: It was the type that was used after the war, in 1946 and 1947. It was equipment built in the 1940s and early 1950s. It was a very old system.

Senator Le Moyne: They were good enough.

Senator Riley: We have the same in the east and in the west.

Mr. Dupras: I believe that Bud made those cars. They were diesel engines.

Senator Riley: What type of equipment does Voyageur use on this route?

Mr. Dupras: They have modern buses.

Senator Riley: The same as the inter-urban buses that we have now operating between Montreal and those areas?

Mr. Dupras: About the same equipment for the direct lines between Montreal and Mont Laurier, but for the line that does most of the small villages, they are not as modern.

Senator Riley: During the winter on weekends, how do they handle ski equipment on the Voyageur?

Mr. Dupras: They put the skis underneath, but it is not a very good service because they do not go to all the ski stations. For example, they do not go to the station at Mont Gabriel.

[*Traduction*]

M. Dupras: C'est exact.

Le sénateur Riley: Et CP cherche à obtenir l'autorisation d'abandonner cette ligne?

M. Dupras: C'est exact, mais je m'y suis officiellement opposé.

Le sénateur Riley: La solution de rechange pour le transport du fret serait donc les poids lourds?

M. Dupras: Exclusivement, oui.

Le sénateur Riley: Connaissez-vous l'importance de la production de Rolland Paper Mills à Saint-Jérôme?

M. Dupras: Pas en tonnes, sénateur; mais je sais que cette papeterie emploie environ 500 employés à Saint-Jérôme et quelque 150 autres à Mont-Rolland. C'est une société en pleine expansion qui est très active.

Le sénateur Riley: Vous avez mentionné, je crois, la General Motors.

M. Dupras: Qui se trouve juste au sud de Saint-Jérôme.

Le sénateur Riley: La Bell-Helicopter est près de Mirabel.

M. Dupras: Oui, et elle se trouvera à quelque 5 milles au sud de Saint-Jérôme.

Le sénateur Riley: Je crois que l'usine n'est pas encore construite.

M. Dupras: Les travaux commenceront au cours des prochaines semaines.

Le sénateur Riley: VIA rail a exploité un service voyageurs, n'est-ce pas?

M. Dupras: Oui, 4 ou 5 ans.

Le sénateur Riley: Quel matériel utilisait-il lorsqu'il a abandonné ce parcours?

M. Dupras: Le genre de matériel qu'on utilisait après la guerre en 1946 et 1947. Il avait été construit dans les années 40 et jusqu'au début des années 50. Du très vieux matériel.

Le sénateur Le Moyne: Il était acceptable.

Le sénateur Riley: Nous utilisons le même matériel, dans l'Est et l'Ouest.

M. Dupras: C'est, je crois, la société Bud qui a assemblé ses locomotives diesel.

Le sénateur Riley: Quel matériel la société Voyageur utilise-t-elle sur ce parcours?

M. Dupras: Des autocars modernes.

Le sénateur Riley: Les mêmes que pour le parcours de Montréal à ces régions?

M. Dupras: A peu près le même pour les lignes directes, entre Montréal et Mont-Laurier, mais pour le service local, les autocars sont moins modernes.

Le sénateur Riley: Durant l'hiver, en fin de semaine, comment Voyageur s'arrange-t-il pour le transport de l'équipement de ski?

M. Dupras: Il les place sous le car; mais le service n'est pas tellement bon, car Voyageur ne dessert pas toutes les stations de ski. Par exemple, il ne se rend pas au Mont-Gabriel. Les

[*Text*]

The passengers have to walk about half a mile to get to the highway and that is where they will be picked up.

Senator Riley: What about Ste. Agathe?

Mr. Dupras: The ski resort at Ste. Agathe is not in operation this year. To go to Mont Tremblant the passengers have to walk quite a distance to get to the bus.

Senator Riley: How far would they have to walk if they had train service there?

Mr. Dupras: They would have a ground transportation service to link the ski resorts to the railway station.

Senator Riley: You mentioned the Chamber of Commerce that appeared before us last week, and you said that they had made a study but you did not know if it was an in-depth study or how reliable their figures were. Are there not federal funds available for conducting studies such as that?

Mr. Dupras: I think it would be a possibility that—

Senator Riley: You do not know whether they ever applied for a grant?

Mr. Dupras: Not that I know of.

Senator Riley: Do you think it would be a good idea if they did?

Mr. Dupras: It might, but the study would not have any more value than the study that they have already made. They consulted a lot of people in the business community, students and others and the response has been encouraging enough to indicate that people are really in favour of a railway system. They want to revive the railway system linking Montreal to Mont Laurier. Again, this is a suggestion that perhaps should be considered seriously.

Senator Riley: You say that there are about a dozen stops between Montreal and Mont Laurier. Do they have adequate station facilities along the line?

Mr. Dupras: Not now because the stations have been more or less abandoned. Some of the stations are used by municipalities but most of them are in a deplorable state. They are a shame to CP rail and some of the villages have requested that CP demolish them because they are in such poor condition. Because of the special architecture of the stations, I think it would be a pity demolish them. Some of them should be restored and put back in use.

Senator Riley: Is tourism in the Laurentians a year round business?

Mr. Dupras: Yes.

Senator Riley: I would imagine that there is a lot of automobile traffic on the autoroute.

Mr. Dupras: During the winter there are traffic jams every day. The main industry is tourism north of St. Jérôme. People now travel by car because the bus does not give good service. It is also awkward to take the bus with a pair of skis.

[*Traduction*]

passagers doivent faire environ un demi-mille pour se rendre à la route nationale, où se trouve l'arrêt.

Le sénateur Riley: Et Sainte-Agathe?

M. Dupras: La station de ski de Sainte-Agathe n'est pas ouverte cette année. Pour se rendre au Mont-Tremblant, les passagers doivent marcher une bonne distance avant d'arrivée à l'arrêt du car.

Le sénateur Riley: Et si le train, roulait encore, combien faudrait-il marcher?

M. Dupras: Il y aurait un mode de transport reliant les stations de ski à la gare ferroviaire.

Le sénateur Riley: Vous avez dit que la Chambre de commerce, dont les délégués ont comparu devant nous la semaine passée, avait fait une étude; mais vous ingorez si cette étude est exhaustive et jusqu'à quel point on peut s'y fier. Le gouvernement fédéral n'offre-t-il pas une aide financière pour mener des études de ce genre?

M. Dupras: Il serait possible, je crois, que . . .

Le sénateur Riley: Vous ignorez si la Chambre a demandé une subvention?

M. Dupras: Pas à ma connaissance.

Le sénateur Riley: Croyez-vous qu'elle aurait dû le faire?

M. Dupras: Peut-être; mais les résultats de cette étude subventionnée ne l'auraient pas emporté sur ceux de l'étude qu'elle a faite. Elle a consulté beaucoup de gens du milieu des affaires, des étudiants et ailleurs. La réponse a indiqué que la population se prononce effectivement en faveur d'un réseau ferroviaire. Ils veulent raviver l'ancien service qui reliait Montréal à Mont-Laurier. C'est une possibilité qui mérite peut être plus ample considération.

Le sénateur Riley: Vous dites qu'il y a environ une douzaine d'arrêts entre Montréal et Mont-Laurier. Y-a-t-il, sur ce parcours, suffisamment de gares?

M. Dupras: Non, car elles ont été plus ou moins abandonnées. Certaines sont utilisées par les municipalités, mais la plupart d'entre elles se trouvent dans un état lamentable. Elles sont la honte du CP et quelques villages ont même demandé qu'on les démolisse, vu leur aspect déplorable. A cause de l'architecture originale de ces gares, je trouve qu'il serait malheureux de les démolir. Il conviendront d'en rénover certain nombre et de les remettre en service.

Le sénateur Riley: Le tourisme dure t-il toute l'année dans les Laurentides?

M. Dupras: Oui.

Le sénateur Riley: J'imagine que la circulation automobile est très dense sur l'autoroute.

M. Dupras: Durant l'hiver, il y a des embouteillages pratiquement chaque jour. Le gros de l'industrie touristique se fait au nord de Saint-Jérôme. Les gens se déplacent maintenant par automobile, parce que l'autocar ne leur donne pas un assez bon service. De plus il n'est pas facile de voyager par autocar avec une paire de skis.

[*Text*]

Senator Riley: Was any appeal made at the time of the abandonment of this service to the Federal Court of Canada as was done with other lines?

Mr. Dupras: To the Federal Court?

Senator Riley: Yes.

Mr. Dupras: Yes, there was an appeal and I have a letter here that states that the judgment was rendered in 1982 and they appealed the judgment. The association of some municipalities, Transport Québec and others appealed it. The letter is written in French and I have copies to circulate. It states the following:

> Suite à notre conversation téléphonique du 23 mai 1984, la présente est pour confirmer qu'après révision du dossier de la cause en titre, il appert qu'une copie du Dossier d'appel a été envoyée aux parties conformément à la règle 1206(4) de la Cour fédéral, le 18 mars 1982.
>
> Il incombe donc à chaque partie de déposer une demande commune de fixation des temps et lieu d'audition selon la règle 1210 de la Cour fédéral et de déposer leurs mémoires selon la règle 1208 de la Cour fédérale.
>
> Bien à vous,

It seems that it is up to the two parties to seek a date.

Senator Riley: The appeal has not been abandoned.

Mr. Dupras: No, it has not been abandoned.

Senator Riley: There is an appeal pending at the present time.

Mr. Dupras: Yes. You raised the question the other day.

Senator Riley: That is all I have, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Dupras.

Le président: M. Dupras, pour l'information additionnelle des sénateurs qui ne connaissent pas l'origine de ce chemin de fer qui remonte, si ma mémoire est fidèle, aux temps héroïques de la colonisation par le curé Labelle, pourriez-vous nous le situer dans le temps?

M. Dupras: Oui, le train de chemin de fer a été bâti à la suite des pressions exercées par le curé Labelle à la fin du XIXe siècle, pour relier Montréal à Mont-Laurier. Ceci s'est effectué pour la même raison que l'on a bâti la ligne qui relie Montréal à Vancouver. C'était pour accorder à la population de l'extrémité nord de cette région une façon de communiquer et de transporter sa marchandise et de se transporter. C'est le système ferroviaire qui a assuré le développement économique de toute la région, car à ce moment les routes étaient impraticables à cause des montagnes et ainsi de suite.

Par nostalgie, les gens l'appellent le P'tit Train du Nord. C'était un train qui faisait la navette entre Montréal et les centres de ski des basses et des hautes Laurentides, jusqu'à Labelle et l'Annonciation.

Par contre, en raison de l'âge et de l'état du système ferroviaire, les gens ont abandonné graduellement ce système de transport. CP Rail invoquait le fait que l'équipement n'avait

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Quelqu'un en a-t-il appelé auprès de la Cour fédérale du Canada, au moment de l'abandon de ce service, comme cela s'est fait pour d'autrs lignes?

M. Dupras: Auprès de la Cour fédérale?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Dupras: Oui, il y a eu un appel et j'ai ici une lettre déclarant que le jugement a été rendu en 1982 et qu'on en a appelé. Certaines municipalités, Transport Québec et d'autres en ont appelé. Cette lettre est écrite en français. Je peux vous en remettre une copie. On y déclare:

> Further to our telephone conversation of May 23, 1984, you are hereby advised that following a review of the file of the case in question, copies of the appeal book have been sent to each of the parties to the appeal, in accordance with rule 1206(4) of the Federal Court, March 18, 1982.
>
> It is therefore the responsibility of each party to file a joint application for time and place for hearing of an appeal, in accordance with rule 1210 of the Federal Court, and to file their memoranda, in accordance with rule 1208 of the Federal Court.
>
> Sincerely,

Il semble qu'il revienne aux deux parties de choisir une date.

Le sénateur Riley: Ont-elles renoncé à ce droit?

M. Dupras: Non.

Le sénateur Riley: Il y a en ce moment un appel en cours.

M. Dupras: Oui. Vous avez posé la question l'autre jour.

Le sénateur Riley: J'ai terminé, monsieur le président. Merci, monsieur Dupras.

The Chairman: Mr. Dupras, for the benefit of honourable senators who are not familiar with the origins of this railraod which, if my memory serves me correctly, dates back to the colonization of the area by Curé Labelle, could you tell us when exactly it was constructed?

Mr. Dupras: The railroad was built in the late 19th century to connect Montreal and Mont-Laurier, as a result of pressures brought to bear by Curé Labelle. The railroad was constructed for much the same reasons as the Montreal-Vancouver line, namely to give the residents of the northern part of the region a means of communication, transportation and travel. The rail system is largely responsible for the economic development of the entire region, since roads were impassable at the time because of the mountains and so forth.

People affectionately referred to this train as the P'tit Train du Nord, the Little Train of the North. It travelled back and forth between Montreal and the ski resorts in the lower and upper Laurentians, all the way up to Labelle and L'Annonciation.

However, because of the age and condition of the tracks, people gradually abandoned this method of transportation. CP Rail claimed that the equipment was not replaced because no

[*Text*]

pas été renouvelé parce que personne ne s'en servait. Les gens disaient qu'ils ne s'en servaient pas car l'équipement était trop désuet et n'offrait aucune espèce de sécurité ou de fiabilité. Les gens gelaient pendant l'hiver. Les wagons n'étaient pas climatisés. C'était vraiment peu confortable. A ce moment-là, le pétrole se vendait meilleur marché qu'aujourd'hui. C'est ce qui a fait que, ni plus ni moins, CP a abandonné sa vocation de transporter les passagers et s'est surtout appliqué à transporter de la marchandise et à développer des centres touristiques comme Banff et ailleurs. Le rôle traditionnel de CP a été d'assurer un mode de transport en commun.

Les Canadiens ont offert aux lignes de chemins de fer, aussi bien au CN qu'au CP, ce corridor qui longe le chemin de fer de Montréal à Mont-Laurier, qui vaut des centaines de millions aujourd'hui. Ce réseau est sous-utilisé, comme je l'ai fait ressortir dans ma présentation. Maintenant, avant que la population ne soit appelée à payer d'autres coûts pour la construction de routes, on devrait commencer à se servir au maximum de ce que nous avons déjà, quitte à l'améliorer et à le moderniser.

Senator Riley: You mentioned the necessity of a proper connection with Amtrak. Has that to do with tourism?

Mr. Dupras: Yes.

Senator Riley: Is there a large influx of tourists coming to the Laurentians?

Mr. Dupras: Yes, according to Mr. Drapeau, the potential is much greater than today's results have shown. Given a good, sound and rapid service, I think many people living in the northern United States, even New York, would travel from to Montreal or the Laurentian Mountains.

Senator Riley: You realize, of course, if there were a change in the policy of the Department of Transport, that you would have to live with old equipment for quite a while? Would you be satisfied with old but refurbished equipment?

Mr. Dupras: At worst, people would utilize the systems we have been using for the last 35 or 40 years, but we have a responsibility to the railway system to provide good, modern equipment.

Senator Riley: Would dayliners be sufficient to operate on that line?

Mr. Dupras: The dayliners that were used up until 1981 were about 35 years old. They are awkward and heavy. They take a long distance to reach a certain cruising speed, and they are noisy. They are not comfortable in the sense that they do not provide a bar with coffee and toast and things like that. They do not sell papers so that people can read on the way to work or to those travelling on weekends, whether they are going skiing or away for the weekend in the summer. People want to have a little more speed, comfort and reliability.

Senator Stollery: I am not sure my question is one for Mr. Dupras. On reading the evidence of the previous witnesses from your region, I was not quite sure whether CP runs the tracks aroung Montreal. I know that in Toronto the GO trains,

[*Traduction*]

one was using the train. The people, on the other hand, said they did not travel by train because the equipment was worn, unsafe and unreliable. Passengers froze in the winter because the cars were not heated. It was not really a comfortable means of transportation. At the time, gasoline was cheaper than it is today. As a result of this situation, CP abandoned passenger rail service on this line and concentrated on moving freight and developing tourist resorts such as Banf and the like. But CP's traditional role was to provide passenger service.

Both CN and CP have been given an opportunity to operate the rail lines linking Montreal to Mont-Laurier. This corridor is worth hundreds of millions of dollars today. The system is under-utilized, as I indicated in my brief. Before the people are asked to pay more for road construction, we should begin to make maximum use of what we already have, even if this means improving or modernizing the rail system.

Le sénateur Riley: Vous avez parlé de la nécessité d'établir un bon raccord avec Amtrak. Songez-vous alors au tourisme?

M. Dupras: Oui.

Le sénateur Riley: Est-ce que beaucoup de touristes viennent dans les Laurentides?

M. Dupras: Oui, selon M. Drapeau, le potentiel touristique est beaucoup plus important que ne l'indiquent les statistiques actuelles. S'ils disposaient d'un bon service rapide, je crois que beaucoup de gens des États du Nord, et même de New York, à Montréal ou dans les Laurentides.

Le sénateur Riley: Vous réalisez sans doute que si le ministère des Transports devait modifier sa politique, vous devriez vous accommoder de matériel roulant désuet pendant un bon moment? Est-ce que vous vous contenteriez de matériel vieux, mais remis à neuf?

M. Dupras: Au pire, je pense que les gens utiliseraient le réseau qu'ils ont utilisé depuis les trente-cinq ou quarante dernières années, mais je crois qu'il nous incombe d'offrir du matériel ferroviaire moderne et sûr.

Le sénateur Riley: Croyez-vous que les trains de jour suffiraient sur cette ligne?

M. Dupras: Les trains de jour qui ont été utilisés jusqu'en 1981 avaient environ trente-cinq ans. Ils sont mal conçus et lourds, ils mettent beaucoup de temps à atteindre une certaine vitesse de croisière et en plus, ils sont bruyants. Ils ne sont pas confortables, en ce sens qu'on n'y trouve pas de cantine où l'on vend café, rôties et choses de ce genre. On ne vend pas non plus de journaux aux voyageurs durant la semaine ni durant les fins de semaine, que ceux-ci aillent en excursion de ski ou qu'ils quittent la ville pour la fin de semaine, l'été. Les gens veulent que le train soit un peu plus rapide, un peu plus confortable et fiable.

Le sénateur Stollery: Je ne sais pas si ma question s'adresse à M. Dupras. En lisant le témoignage du représentant précédent de votre région, je me suis demandé si les voies ferrées autour de Montréal appartiennent au CP. Je sais qu'à Toronto,

[*Text*]

which provide a commuter service, are partly run by the provincial government. Are you talking about equipment which would be similar to the GO system operated around Metro Toronto?

Mr. Dupras: VIA Rail runs the system between Windsor and Toronto and Montreal and Quebec City.

Senator Stollery: I have been in Mont Laurier and I have an idea of where it is in relationship to Montreal. I also have some knowledge of the towns north of Montreal, in between. Although I would not pretend to know how the GO system is operated, I should like to know if the provincial Government of Quebec has expressed any interest in that kind of system.

Mr. Dupras: They have, senator, in terms of running a commuter train for, say, 10 to 15 miles around Montreal from Pointe Claire to Lakeshore and from St. Eustache to the south shore, but it is not a commuter system in the sense of the GO system.

Senator Stollery: It is my understanding that the GO train travels about 90 miles from Hamilton to Oshawa, and it also travels on lines north of Toronto. It is a fairly extensive system, and I think a long-distance commuter would be a better definition of it.

I am not at all suggesting that VIA Rail should be considering this, but it does sound to me that it certainly should be considering a modern railway system between Montreal and Mont Laurier.

Your argument sounds much like the sort of argument which went on between the City of Toronto and the provicial government about 10 or 15 years ago which resulted in the installataion of this GO system. Has a GO system been thought of?

Mr. Dupras: Perhaps it has, but I think it has never meant an agreement between the provinces and the federal government on CP and VIA Rail. I think it is a responsibility of Canadian Pacific to maintain the service because, in a way, taxpayers of the region subsidize regions outside of their own. Most areas are indirectly subsidized, and we all pay towards this service and feel we may as well have the service ourselves since we are paying for others.

It would also serve to compete with the bus service and would contribute to price stability in the railways and in the bus system.

Le président: M. Dupras, dans l'historique que vous nous avez donné tout à l'heure, vous avez cherché à nous donner la date du début du service. Si je me souviens bien, c'était sous les instances du curé Labelle, qui s'est servi des bons offices du premier ministre dans le temps, l'honorable Mercier?

M. Dupras: C'est exactement cela.

Le président: Je pense que c'était vers ce temps-là.

M. Dupras: C'est vers la fin du XIXe siècle; je pense que c'était dans les années 1880-85 que c'est arrivé.

[*Traduction*]

les trains GO qui offrent un service de banlieue, appartiennent en partie au gouvernement provincial. Est-ce que vous parlez du matériel roulant qui serait semblable à celui en service dans le réseau GO exploité dans les environs de Toronto et de sa banlieue?

M. Dupras: VIA Rail exploite le réseau ferroviaire entre Windsor et Toronto et Montréal et Québec.

Le sénateur Stollery: Je suis déjà allé à Mont Laurier et je sais où se situe cette ville par rapport à Montréal. Je connais aussi certaines villes au nord de Montréal. Bien que je ne puisse pas prétendre connaître le réseau GO, j'aimerais savoir si le gouvernement du Québec a manifesté un certain intérêt pour ce genre de système?

M. Dupras: Oui, sénateur, le gouvernement s'est dit intéressé par un service de banlieu qui desservirait par exemple la région située à dix ou quinze milles autour de Montréal, soit de Pointe-Claire à Lakeshore et de Saint-Eustache à la rive sud, mais il ne s'agit pas d'un réseau de banlieue comme celui du GO.

Le sénateur Stollery: Je crois savoir que les trains GO parcourent une distance d'environ 90 milles d'Hamilton à Oshawa et qu'ils sont aussi en service sur les lignes au nord de Toronto. Il s'agit d'un réseau assez étendu; je pense en outre qu'il serait plus juste de dire qu'il s'agit d'un réseau de banlieue de longue distance.

Je ne veux pas dire ici du tout que VIA Rail devrait songer à établir un tel réseau, mais dans ma tête, il ne fait aucun doute que VIA Rail devrait songer à établir un réseau ferroviaire moderne entre Montréal et Mont Laurier.

Vos arguments sont à peu près les mêmes que ceux qu'ont échangés la ville de Toronto et le gouvernement provincial il y a environ 10 ou 15 ans et qui ont amené l'installation du réseau GO. A-t-on songé à établir un réseau semblable?

M. Dupras: Peut-être bien, mais je pense qu'il n'a jamais été question d'accord entre les provinces et le gouvernement fédéral sur le CP et VIA Rail. Je crois qu'il incombe au Canadien Pacifique de maintenir le service parce que, dans un sens, les contribuables de la région subventionnent des régions autres que la leur. La majorité des régions sont subventionéées indirectement, nous contribuons tous à ce service et nous estimons être tout à fait en droit de le réclamer pour nous-mêmes puisque nous payons pour les autres.

De plus, on pourrait faire concurrence au service de transport par autocar, ce qui contribuerait à stabiliser les tarifs de transport par train et par autocar.

The Chairman: Mr. Dupras, in your brief account of the origins of the railroad, you were trying to give us the exact date when service first began. If I recall correctly, it was thanks to Curé Labelle, who made representations to the Prime Minister of the Day, the Honourable Mr. Mercier.

Mr. Dupras: That's correct.

The Chairman: I think that it was around that time.

Mr. Dupras: It was in the late 19th century, 1980-85 or thereabouts, that service was first provided.

[*Text*]

Le président: Vous avez également mentionné Mont-Laurier; est-ce que Mont-Laurier n'est pas un centre forestier très important, où il est question de construire à l'heure actuelle, avec l'assistance financière du gouvernement du Québec, une industrie importante?

M. Dupras: Absolument, et au grand désespoir de la population de Maniwaki, mais tout de même, il va y avoir beaucoup d'activité industrielle dans le secteur de Mont-Laurier, parce que cette usine devrait être construite dans les prochains mois et ils vont devoir et pouvoir expédier par fret, plutôt que par camions.

Le sénateur Stollery: Il y en a qui comptent sur cela, à Mont-Laurier, pour les produits, et ainsi de suite?

M. Dupras: Absolument; c'est un centre de distribution d'équipement et de marchandises de toutes sortes, et le transport par fret est beaucoup plus économique que le transport par camions, et beaucoup plus fiable, surtout dans les mois d'hiver.

Senator Le Moyne: I should like to add a little anecdote. Curé Labelle was so upset by this railroad that, sometimes, in confession, instead of prescribing as a penance the stations of the cross, he would say, "You do me a railway."

Le président: M. Dupras, il ne me reste qu'à vous remercier pour votre présentation.

M. Dupras: Merci, monsieur le président et honorables sénateurs.

Le président: Notre prochain témoin est Mme Alexandra Halchini.

Mme Alexandra Halchini, ingénieure, spécialiste en organisation et exploitation ferroviaires: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je veux vous remercier pour l'amabilité de m'avoir invitée ici à nouveau, pour vous présenter mes opinions sur les services ferroviaires de VIA Rail.

Je voudrais me présenter: Je m'appelle Alexandra Halchini; je suis ingénieure en transport ferroviaire, avec plus de 25 ans d'expérience dans le transport par chemin de fer, et en Roumanie.

Je suis ici au Canada depuis deux ans, et je me suis penchée vers les services ferroviaires de VIA Rail par passion seulement.

Si vous permettez, je vais maintenant vous présenter mes opinions.

Le besoin de se déplacer est né en même temps que la vie; les deux ont évolué ensemble en fonction des besoins vitaux, tant économiques que politiques. Si cette évolution a été très lente jusqu'au XIXe siècle, une fois la force de vapeur découverte, l'évolution a pris un caractère explosif. Chaque décennie a apporté ses améliorations, fruit de la créativité humaine, afin de réaliser d'un côté les objectifs vitaux et, d'un autre côté, des bénéfices financiers.

Le XIXe siècle a marqué les premières réalisations ferroviaires. Les chemins de fer ont couvert la carte géographique de l'Europe et ont rapproché les agglomérations éloignées de l'Amérique du Nord par la construction de chemins de fer

[*Traduction*]

The Chairman: You also mentioned Mont-Laurier. Isn't Mont-Laurier a very important forestry centre? The latest word is that a major new facility will be built there with the financial assistance of the Quebec government.

Mr. Dupras: That's very true, much to the dismay of the residents of Maniwaki. Nevertheless, the industrial sector of Mont-Laurier will be buzzing with activity since the plant should be built in the next few months and the products will be shipped out by freight car, rather than by truck.

Senator Stollery: Do Mont-Laurier industries depend on the train to ship their products and so forth?

Mr. Dupras: Absolutely. This community is a distribution point for all kinds of equipment and merchandise. Shipping products by freight train is much more economical than shipping them by truck, and a great deal more reliable, especially during the winter months.

Le sénateur Le Moyne: J'aimerais ajouter une petite anecdote. Le curé Labelle était tellement obsédé par ce chemin de fer que parfois en confession, au lieu d'imposer comme pénitence le chemin de la croix, il demandait aux gens de lui construire un chemin de fer.

The Chairman: All that remains for me, then, Mr. Dupras, is to thank you for your presentation.

Mr. Dupras: Thank you, Mr. Chairman and Honourable Senators.

The Chairman: Our next witness is Mrs Alexandra Halchini.

Mrs. Alexandra Halchini, Engineer, Specialist in Railway Organization and Operation: Mr. Chairman, Honourable Senators, I want to thank you for your kindness in inviting me here once again to present to you my views on VIA Rail's services.

I should introduce myself: my name is Alexandra Halchini; I am a rail transport engineer with more than 25 years' experience in that field, and in Roumania.

I have been in Canada for two years, and I have been studying VIA Rail's services purely from personal fascination.

With your permission, I will begin my presentation.

The need to get from place to place was born at the same time as life; the two evolved together in terms of both economic and political vital needs. Although this evolution was very slow up to the 19th century, once steam power was discovered the evolution took on an explosive character. Each decade brought its improvements, fruits of human creativity, realizing on the one hand the vital objectives and on the other financial benefits.

The 19th century marked the first railway developments. The railways covered the geographical map of Europe and brought the remote population centres of North America closer together by the construction of transcontinental rail-

[*Text*]

transcontinentaux. Afin de réaliser des recettes qui devraient couvrir les frais d'investissement, d'entretien et d'exploitation et aussi pour la réalisation des bénéfices, les compagnies de chemin de fer ont déclenché un vrai concours pour offrir des services variés à la clientèle.

Le déclenchement brutal de la deuxième guerre mondiale a mis fin à cet essor et en même temps les raisons d'ordre militaire ont développé un autre moyen de transport: l'avion. L'avantage de la vitesse et plus tard—vers les années 50—l'apparition des avions à grande capacité ont amoindri l'intérêt des passagers pour les chemins de fer.

Si en Europe le train a réussi à coexister avec l'avion et l'automobile, dû aux distances relativement réduites entre les agglomérations urbaines, pourtant les recettes ont subi une chute importante. Mais, parce que les gouvernements ont considéré le trafic ferroviaire comme un produit social, ils ont consenti à le subventionner, spécialement le trafic de banlieue.

En plus, dans la plupart des administrations ferroviaires européennes, le trafic de marchandises, qui produit les bénéfices, a compensé et même a excédé les dépenses générées par le trafic des voyageurs.

La situation sur le continent américain a été complètement différente à cause des conditions spécifiques. Les distances entre les agglomérations urbaines sont bien plus grandes, dans certaines régions les hivers produisent des difficultés majeures au transport ferroviaire et l'accessibilité au transport aérien et automobile ont menacé l'existence même des chemins de fer.

Dans ce climat, a éclaté la crise du pétrole en 1973 qui a alarmé les économistes, les techniciens et les politiciens du monde entier. L'impasse impliquait des solutions urgentes. En Europe, les études économiques générées par cette crise ont focalisé de nouveau l'attention à ce transport ferroviaire, tant pour les marchandises que pour les voyageurs.

Tous les aspects du problème ont été étudiés afin d'éviter une crise du transport causée par un manque de carburant. La majorité des pays européens étant des importateurs de pétrole, une crise aurait été néfaste pour tout le système économique et plus grave encore, pour tout système stratégique de défense de chaque pays. Les calculs de rentabilité effectués en France, en Angleterre et en Allemagne de l'Ouest, ont conduit à la conclusion que le transport ferroviaire est, et doit rester le transport de base, étant bon marché, sûr et d'une rythmicité très bonne.

On se posait la question à savoir quels seront les moyens et le prix pour répondre aux exigences du public, habitué avec la rapidité de l'avion ou l'intimité de l'automobile. A la suite des nombreux sondages du public et en considérant les possibilités techniques de satisfaire les exigences, les spécialistes ont élaboré quelques principes de base qui ont servi à l'établissement des plans de développement du transport ferroviaire.

Ces principes prévoient la réalisation du transport des usagers de banlieue avec des trains munis de voitures de grande capacité, à une fréquence élevée de circulation aux heures de pointe et une fréquence réduite dans le reste du temps.

Le nombre des voitures de chaque train est déterminé selon une appréciation correcte du trafic, basé sur le sondage et le nombre d'abonnements émis périodiquement pour le trajet en

[*Traduction*]

roads. In order to bring in revenues to cover the costs of investment, maintenance and operation, and also to realize profits, the railway companies started a true competition to offer varied services to the clientele.

The brutal unleashing of the Second World War put an end to this boom, and, at the same time, military exigencies gave birth to another means of transport: the airplane. The advantage of speed, and later-toward the 1950—the appearance of large-capacity airplanes overshadowed the interest of passengers in railways.

Although in Europe the train succeeded in coexisting with the airplane and automobile due to the relatively short distances between urban centres, revenues declined substantially. But, because governments considered rail traffic as a social service, they agreed to subsidize it, particularly commuter traffic.

In addition, in most European railway administrations, freight traffic, which produces profits, compensated for and even exceeded the expenses generated by passenger traffic.

The situation on the American continent was completely different, owing to special conditions. The distances between urban centres are longer, in some regions the winters produce major difficulties for rail transport, and accessibility to air and automobile transport threatened the very existence of the railways.

In this climate came the oil crisis in 1973 which alarmed economists, technicians and politicians throughout the world. The impasses required urgent solutions. In Europe, the economic studies generated by this crisis again focussed attention on rail transport, for both freight and passengers.

All of the aspects of the problem were studied in order to avoid a transportation crisis caused by a shortage of fuel. Since most European countries are importers of oil, a crisis would have been disastrous for any economic system and, more serious still, for any strategic defence system in each country. The profitability studies carried out in France, England and West Germany led to the conclusion that rail transport is and should remain the basic transportation, because it is cheap, safe and very reliable.

Then the question became what will be the means and price whereby to respond to the needs of the public, used to the speed of the airplane or the privacy of the automobile? Following numerous public surveys and taking account of the technical possibilities of meeting the requirements, the experts developed some basic principles which were used to establish plans for the development of rail transport.

These principles provide for: The transportation of suburban users with trains provided with large-capacity cars, at a high frequency of service at peak hours and at reduced frequency at other times.

The number of cars in each train is determined according to an accurate assessment of the traffic, based on surveys and the number of season tickets issued periodically for the trip in

[*Text*]

cause; la distance parcourue par ces trains ne dépassant pas en général 100 kilomèters, il n'est pas question de réaliser des grandes vitesses. Une vitesse commerciale de 60 kilomètres heure est suffisante pour ces trains.

La réalisation des liaisons inter-villes avec des trains à grande vitesse: Premièrement, il y a le transport de jour entre des villes situées jusqu'à 500 kilomètres, permettant aux usagers un aller-retour en 18 heures, avec un intervalle de sept à huit heures entre l'arrivée et le départ. Ce transport demande une vitesse commerciale élevée de plus de 150 kilomètres-heure, ce qui signifie la réalisation d'une vitesse technique d'environ 200 kilomètres-heure. Les trains doivent être prévus avec des facilités pour les hommes d'affaires. Je vous donne comme exemple les services de secrétariat, téléphone, etc.

Deuxièmement, le transport de nuit entre les localités situées à plus de 500 kilomètres, permettait un aller-retour en 36 heures, c'est-à-dire l'utilisation de deux nuits pour le voyage et un intervalle de 12 à 15 heures entre l'arrivée et le départ. Ces transports de nuit ont besoin aussi des vitesses commerciales élevées, mais la composition des trains est différente. Les trains de nuit ont seulement des voitures-lit, des voitures-salon et restaurant. Les gares de départ de ces trains doivent avoir des voies spécialement affectées à ces types de train. Les trains doivent être mis à la disposition des voyageurs à partir de 20 heures, même si le départ est prévu pour plus tard.

La mise en circulation de ces trains de grande vitesse implique l'existence des conditions techniques adéquates pour assurer la sécurité et le confort des passagers.

Conditions techniques nécessaires à la circulation des trains à grande vitesse: La circulation à grande vitesse est dispendieuse à cause des conditions techniques nécessaires pour assurer la sécurité en circulation et le confort des voyageurs. Les deux sont dépendantes de l'interaction entre la roue et la voie. Les imperfections de la voie produisent des impacts sur la roue et la valeur de ces impacts augmente selon une loi exponentielle avec la vitesse. Ces impacts produisent des sollicitations proportionnelles dans le matériel roulant et sont perçus comme des accélérations par l'organisme humain, ce qui crée la sensation d'inconfort.

Les structures sollicitées par des efforts dynamiques répétés sont sujets au phénomène de fatigue qui se manifeste par l'apparition des ruptures sous des charges inférieures à la capacité statique de résistance. L'apparition des ruptures de fatigue est déterminée par le niveau et la fréquence des sollicitations.

L'effet d'une voie imparfaite est très grande sur la durée de vie du matériel roulant. A titre d'exemple, les résultats d'une étude effectuée, il y a quelques années, sur un «bogie» de fabrication ouest-allemande essayés dans des conditions de circulation différentes, sont révélatrices. Le «bogie» conçu et construit pour des vitesses de 160 kilomètres-heure a été essayé sur un tronçon de voie qui permettait la circulation à 140 kilomètres-heure, mais justement avant le commencement des travaux périodiques d'entretien. Les sollicitations mesurées pendant la circulation à 160 et 180 kilomètres-heure ont permis de calculer la durée de vie réelle de 189,000 kilomètres.

Le même «bogie» sur les voies ouest-allemandes—qui sont particulièrement bien entretenues—aux mêmes vitesses, a une

[*Traduction*]

question. As the distances covered by these trains do not generally exceed 100 km, high speeds are not necessary. A commercial speed of 60 km/h is sufficient for these trains.

The realization of intercity links with high-speed trains: first, day transportation between cities situated up to 500 km apart, allowing users a return trip in 18 hours, with an interval of 7-8 hours between arrival and departure. This form of transportation requires a high commercial speed of more than 150 km/h, which means the achievement of a technical speed of approximately 200 km/h. The trains must be equipped with facilities for businessmen, for example, secretarial service, telephone, etc.

Second, night transportation between localities situated more than 500 km apart, allowing a return trip in 36 hours, i.e. the use of two nights for the trip and an interval of 12-15 hours between arrival and departure. This night transporation also requires high commercial speeds, but the composition of the trains is different. The night trains have only sleeping cars, parlour cars and a restaurant. The departure stations for these trains must have tracks specially set aside for these types of trains. The trains must be made available to the passengers as of 8:00 p.m., even if the departure is scheduled for later.

Putting these high-speed trains into service requires adequate technical conditions to ensure the safety and comfort of passengers.

Technical conditions necessary for the running of high-speed trains: High-speed traffic is costly owing to the technical conditions necessary to ensure traffic safety and the comfort of passengers. Both are dependent on the interaction between the wheel and the track. Imperfections in the track produce impact on the wheels and the force of this impact increases exponentially with speed. The impact produces proportional stress in the rolling stock and is perceived as acceleration by the human body, which creates a sensation of discomfort.

Structures stressed by repeated dynamic strains are subject to the phenomenon of fatigue which manifests itself by the appearance of ruptures under loads lowers than the static resistance capacity. The appearance of fatigue ruptures is determined by the level and frequency of the stress.

The effect of an imperfect track is very great on the lifespan of the rolling stock. By way of example, the results of a study carried out a few years ago on a "bogie" manufactured in West Germany tested in different traffic conditions are revealing. The bogie, designed and built for speeds of 160 km/h, was tested on a section of track which allowed traffic at 140 km/h, but this was just before the commencement of periodic maintenant work. The stress measured during traffic at 160 and 180 km/h gave a real lifespan calculation of 189,000 km.

The same bogie on West German tracks—which are particularly well maintained—at the same speeds, has a lifespan

[*Text*]

durée de vie de plus de 3,000,000 de kilomètres-heure. L'interaction rail-roues, est encore mal connue et l'influence des imperfections de la voie sur la sécurité de roulement est déterminée d'une manière tout à fait empirique.

Les observations faites à l'occasion des nombreux essais permettent pourtant de supposer que cette sécurité de roulement est diminuée dans le cas de mauvais état de la voie.

Un autre aspect lié aux grandes vitesses concerne la capacité de circulation. La circulation des trains des voyageurs est prioritaire. Dans le cas de la voie simple, par exemple, les trains à grande vitesse réduisent le nombre de trains à vitesse normale qui peuvent être inscrits dans les horaires. Cette réduction est proportionnelle avec l'écart des vitesses des trains et conduit à la diminution de la capacité de circulation.

Les études, élaborées pour la circulation des trains à des vitesses supérieurs à 200 kilomètres-heure, ont conclu que la plus rationnelle solution technique, sécuritaire et d'exploitation, reste la séparation de ces trains du reste du trafic.

La construction et l'entretien des voies destinées spécialement à la circulation des trains à grande vitesse sont coûteuses, mais assurent le développement du transport ferroviaire de voyageurs à long terme et l'augmentation du prestige ferroviaire face à la concurrence des avions. Le transport des voyageurs avec des trains à grande vitesse a attiré les préférences des voyageurs; avec l'augmentation permanente et continue du nombre des voyageurs à transporter, la rentabilité de ces trains est en croissance.

Un exemple est le TGV qui assure la liaison Paris-Lyon-Genève-Lauzanne et qui a transporté 10,000,000 de voyageurs en 18 mois d'opération.

Les services offerts à la clientèle par VIA Rail Canada Incorporée: Pour analyser les services offerts à sa clientèle, on a utilisé le rapport annuel de 1983 de VIA Rail et les articles parus dans *La Presse*. Les résultats d'exploitation pour l'année 1983 indiquent un trafic très faible avec les 18,500 voyageurs qui ont utilisé le train chaque jour. Ce trafic démontre une baisse de 7 p. 100 comparativement à l'année 1982.

Par contre, la distance moyenne parcourue s'est accrue de 6 p. 100, de 218 milles à 231 milles, qui a permis de réaliser un total de voyageurs-milles avec seulement 1 p. 100 plus bas que le résultat de l'année précédente.

Dans ce contexte et avec les tarifs majorés de 5 p. 100 en septembre 1983, la société a réalisé des recettes qui ont couvert 27 p. 100 de ces charges totales.

Revenant à la distance moyenne parcourue, sa valeur démontre que les Canadiens utilisent le train pour des distances assez longues, qui normalement doivent être assurées avec des trains à grande vitesse.

Le rapport ne contient pas de données concernant les indicateurs qualicatifs d'exploitation concernant la circulation des trains.

Une telle analyse qualitative, du travail effectué par le service technique et d'exploitation, pourrait conduire à des solutions concernant une amélioration des services et même leur rentabilisation. Si on peut lire sur le tableau de bord du LRC que sa vitesse maximum est de 200 kilomètres-heure et si la

[*Traduction*]

of more than 3,000,000 km *sic*. There is still much to be learned about rail-wheel interaction, and the influence of track imperfections or rolling safety is determined in a completely empirical manner.

The observations made during the numerous tests do tend to indicate that this rolling safety is reduced in poor track conditions.

Another aspect related to high speeds concerns traffic capacity. Passenger train traffic has priority, and in the case of the single track, for example, the high speed trains reduce the number of normal speed trains which can be included in the timetables. This reduction is proportinal to the discrepancy in train speeds and leads to a decline in traffic capacity.

Studies carried out with respect to the traffic of trains with speeds higher than 200 km/h have concluded that the most rational technical, safety-related and operational solution remains separating these trains from other traffic.

The construction and maintenance of tracks designed specially for high-speed train traffic are costly, but ensure the long-term development of rail passenger transportation and increased prestige for rail in the face of competition from airplanes. Preference of passengers for high-speed train travel has increased, and with the ongoing increase in the number of passengers transported, the profitability of these trains is growing.

An example is the TGV which provides the Paris-Lyon-Gnève-Lausanne lingk and which transported 10,000,000 passengers in 18 months of operation.

The services offered to customers by VIA Rail Canada Inc.: in order to analyse the service offered to its customers, we have used the 1983 annual report of VIA Rail and articles which have appeared in *La Presse*. The operating results for the year 1983 indicate very light traffic, with 18,500 passengers having used the train every day. This shows a decline in traffic of 7 per cent over 1982.

However, the average distance covered increased by 6 per cent from 218 miles to 231 miles, which resulted in a total of passenger-miles only 1 per cent lower than the result of the previous year.

In this context, and with a 5 per cent hike in fares in September 1983, the corporation realized revenues which covered 27 per cent of its total costs.

Returning to the average distance covered, its value shows that Canadians use the train for fairly long distances, which should normally be handled by high-speed trains.

The report does not contain any data on the qualitative operating indicators concerning train traffic.

Such a qualitative analysis of the work done by the technical and operational service could lead to solutions concerning improved services and how to make them show a profit. If the table on board the LRC says its maximum speed is 200 km/h, and if the track and its facilities permit a speed of 160 km/h, it

[*Text*]

voie et ses installations permettent une vitesse de 160 kilomètres-heure, il s'avérerait intéressant de connaître la vitesse technique et commerciale prévue dans les horaires et celles qui sont effectivement réalisées. Une telle analyse serait mieux d'être faite par catégories de trains; rapides, transcontinentaux et régionaux.

La circulation des trains VIA Rail a créé beaucoup de mécontentements parmi les voyageurs. Parmi les réclamations parues dans *La Presse*, on en a retenues quelques-unes qui sont représentatives.

Du 15 au 26 décembre, seulement trois trains sur 24, allant de Montréal à Gaspé ou à Halifax ont quitté Montréal à l'heure; aucun n'est entré à l'heure.

Entre Montréal et Québec, pendant la même période, les retards allaient d'une heure à quatre heures.

Le départ des trains fut retardé jusqu'à 18 heures.

Dans *La Presse*, du 17 mars, est décrit un voyage aller-retour Montréal-Toronto, avec LRC. Les considérations et les critiques faites dans cet article démontrent que même le train le plus moderne, de construction spéciale, est loin de satisfaire les exigences légitimes des voyageurs, les équipements sophistiqués étant victimes du froid et du manque d'entretien. Les rigueurs de l'hiver et l'affluence des voyageurs pendant les Fêtes ne sont pas une justification.

Les chemins de fer, par leur caractère spécifique, et en opposition avec l'avion et l'auto, doivent continuer leur rôle de transporteur, même pendant le mauvaix temps. Le matériel pour le dégagement des voies enneigées pour opérer avec efficacité s'il est dirigé à temps aux endroits où il est nécessaire.

Les retardements au départ réflètent le nombre insuffisant de voitures, ou une mauvaise coordination du parc. Le parc d'exploitation doit avoir un certain nombre de voitures actives en réserve, aptes à remplacer sur le champ celles qui sont en retard à l'arrivée qui devraient former des nouveaux trains. Cette réserve active est nécessaire aussi pour remplacer les voitures dont les installations sont tombées en panne.

Habituellement, les réserves actives représentents de 25 à 30 p. 100 du parc actif de voitures. Il semble que le secteur d'entretien présente des déficiences, car ont été signalées beaucoup de voitures dans la composition des trains au départ, avec des installations électriques et ou chauffage hors-service. Même les coûteuses installations de stabilité des trains LRC subissent le manque d'entretien adéquat, ce qui a produit d'importants retards en parcours et à l'arrivée des trains. Beaucoup de mécontentements ont été adressés au service qui dirige la restauration. En dépit du programme de service à la clientèle lancé par VIA cet automne, la restauration dans les trains n'a pas réussi à contenter le public.

VIA Rail n'est pas seul coupable de tous ces accidents, même si toutes les réclamations sont portées contre elle. VIA Rail est réclamée comme étant celle qui a vendu les billets de voyage, les voyageurs n'ayant la possibilité de discerner à qui la faute. Ils savent seulement qu'ils ont payé un service qui n'a pas été adéquat, à leurs prétentions.

Les tâches de VIA Rail d'assurer le service ferroviaire efficace et rentable au public canadien, habitué avec la rapidité de

[*Traduction*]

would be interesting to know the technical and commercial speed provided for in the timetables and those which are actually realized. Such an analysis should be done by category of train: rapid, transcontinental and regional.

The traffic of VIA trains has created much dissatisfaction among passengers. From among the claims which have appeared in *La Presse*, we have selected some which are illustrative;

From December 15 to 26, only three trains out of twenty-four going from Montreal to Gaspé or Halifax left Montreal on time, and none arrived on time.

Between Montreal and Quebec City during the same period, delays ranged from one hour to four hours.

The departure of trains was delayed up to 18 hours.

In *La Presse* of March 17 a story was done a return trip between Montreal and Toronto on the LRC. The observations and criticisms made in this article show that even the most modern train, specially constructed, falls far short of meetting the legitimate requirements of passengers, with the sophisticated equipment falling victim to cold and lack of maintenance. The rigours of winter and the rush of passengers during the Festive Season are not a justification.

Trains with their special character, and as opposed to airplanes and cars, must continue their role as carrier even during bad weather, because the equipment for clearing snow-covered tracks can operate effectively if it is directed in time to where it is needed.

Departure delays reflect the insufficient number of cars, or poor coordination of the rolling stock. The rolling-stock depot should have a certain number of cars on active reserve, able to replace on the spot those which are late arriving and which should form new trains. This active reserve is also necessary to replace the cars whose equipment has broken down.

Usually, the active reserve represents 25 p. 100—30 p. 100 of the active rolling stock. It seems that there are some deficiencies in the maintenance sector, as many cars have been pointed out which make up part of trains at departure, with electrical and/or heating equipment out of order. Even the costly stability equipment of the LRC trains suffer from the lack of adequate maintenante, which has produced major delays in travel and arrival times. Many complaints have been addressed to the service which manages the restaurant services. In spite of the customer services program launched by VIA this fall, the restaurant services in the trains have not satisfied the public.

VIA Rail is not the only guilty party in all of these accidents, even though all the claims are made against it. VIA Rail is blamed because it sold the train tickets, and the passengers cannot know who is actually at fault. They only know that they have paid for a service which has not met their expectations.

VIA Rail's responsibility to provide effective and profitable rail services to the Canadian public, used to the speed of the

[*Text*]

l'avion et le confort de l'automobile, avec les dotations techniques qu'elle a reçues du Canadien National et du Canadien Pacifique, sont difficiles à accomplir. Les efforts de VIA Rail et les dépenses du gouvernement du Canada n'ont pas réussi à couvrir les lacunes d'organisation que VIA Rail a hérité de ses prédécesseurs. L'organisation actuelle VIA Rail ne lui permet pas de réagir directement dans beaucoup de secteurs qui sont essentiels pour le transport de voyageurs et qui appartiennent au Canadien National ou au Canadien Pacifique.

La base matérielle—faut de laquelle on ne peut pas concevoir le transport ferroviaire—la voie et ses installations, n'appartiennent pas à VIA Rail, malgré qu'elles sont utilisées par ses trains.

Les trains de VIA Rail sont desservis par les agents du Canadien Pacifique et du Canadien National. La circulation des trains de voyageurs est aussi à la tâche des employés et des systèmes de signalisation et de communication qui ne lui appartiennent pas. Finalement, l'entretien du parc est aussi assuré dans les ateliers du Canadien National et du Canadien Pacifique.

En conclusion, les secteurs techniques et d'exploitation; les plus importants secteurs pour le transport ferroviaire des voyageurs, n'appartiennent pas à VIA Rail et de plus, VIA Rail est obligée d'améliorer ses services lesquels, bons ou mauvais, elle doit payer chaque année une lourde facturation.

Les préoccupations de VIA Rail de rendre un service amélioré, qui sont présentées dans le rapport de VIA Rail, les trains à grandes vitesses, la rénovation des gares, les centres d'entretien ainsi que beaucoup d'autres choses, démontrent que ses dirigeants sont résolus à rendre le meilleur service possible aux voyageurs et d'accroître l'efficacité et la fiabilité du transport ferroviaire. Pour éliminer les carences actuelles des services ferroviaires de voyageurs, VIA Rail doit élaborer un plan général de développement du transport à long terme, de 20 à 25 ans, tant qu'il doit envisager le développement de chaque secteur qui participe directement ou indirectement à cette activité. Ce plan doit être basé sur des études techniques et économiques qui doivent justifier la nécessité et la faisabilité en concordance avec la demande. Il doit assurer la concordance entre tous les secteurs d'activités ferroviaires.

Il est essentiel que, pour le développement du transport ferroviaire, il faille utiliser les sources d'énergie les moins chères possibles. Au Canada, l'électricité est non seulement bon marché, mais cette richesse est aussi inépuisable. Il est important que ce plan contienne des études techniques et économiques envisageant la réalisation de liaisons intermodales, avec leurs dotations nécessaires. Le chemin de fer peut aussi rendre ses services. Le plan général de développement doit présenter, en fait, la politique et la stratégie envisagées pour accomplir les objectifs de VIA: réaliser la modernisation du transport ferroviaire, attirer de plus en plus les Canadiens vers ce mode de transport, qui va rester pour longtemps encore, le plus sécuritaire, le plus confortable, le moins cher et pourquoi pas, le plus rapide, sur des distances courtes et moyennes. Pour permettre à VIA Rail de réaliser des services parfaitement accomplis, il lui faut assurer des conditions techniques nécessaires à une

[*Traduction*]

airplane and the comfort of the automobile, is difficult to fulfil, with the technical equipment which it has received from CN and CP, VIA's efforts and the expenditures of the Government of Canada have not succeeded in overcoming the organizational shortcomings which VIA has inherited from its predecessors. The current organization of VIA does not permit it to react directly in many sectors which are essential to the transport of passengers, and which belong to CN and CP.

The material basis without which rail transport cannot be conceived, the track and its equipment, do not belong to VIA despite the fact that they are used by its trains.

VIA trains are serviced by the agents of CN and CP. Passenger rail traffic is also the responsibility of employees and signal and communications systems which do not belong to it. Finally, maintenance of the rolling stock is also provided in CN and CP workshops.

In conclusion, the technical and operational sectors, the most important sector for passenger rail transport, do not belong to VIA, and, in addition, it is obliged to improve these services for which, good or bad, it must pay a hefty bill each year.

VIA's concerns with respect to providing improved service, which are presented in the VIA report—high-speed trains, station renovation, the maintenance centres and many others—show that its directors are determined to provide the best possible service to passengers and increase the effectiveness and reliability of rail transport. In order to eliminate current shortcomings in passenger rail services, VIA Rail should develop a general long-term transport development plan (20-25 years), and envisage the development of each sector that participates directly or indirectly in this activity. This plan should be based on technical and economic studies which should justify the necessity and feasibility in accordance with demand. It should ensure coordination among all sectors of railway activity.

It is essential for the development of rail transportation that the cheapest possible sources of energy be used here in Canada, such as electricity, which is not only cheap but inexhaustible. It is important that this plan contain technical and economic studies envisaging the realization of intermodal links, with their necessary equipment, wherever trains can also provide these services. The general development plan should, in fact, present the policy and strategy envisaged to achieve VIA's objectives: to successfully modernize rail transport, to attract more and more Canadians to this mode of transport, which will remain for a long time to come the safest, most comfortable, cheapest and, why not, fastest over short and medium distances? In order to enable VIA Rail to provide thoroughly satisfactory services, it must be provided with the technical conditions which a normal railway operation requires, with a legal framework, in order to operate independently from CN and CP.

[*Text*]

exploitation ferroviaire normale, dans un cadre légal, pour fonctionner indépendamment de CN et CP.

Le transport ferroviaire de voyageurs est, chez toutes les administrations ferroviaires du monde, un transport prioritaire par excellence et qui doit être respecté aussi au Canada.

La sécurité, la rapidité, le confort, la ponctualité des trains de voyageurs sont liés à la voie, qui doit remplir les conditions techniques imposées par des normes. L'assurance permanente et continuelle de ces conditions est la tâche de CN et CP, à titre de propriétaires de ces voies.

Dans ce contexte, pour assurer la priorité du transport de voyageurs et le fonctionnement de VIA Rail indépendamment de CN et CP, la solution consiste dans la nationalisation de l'infrastructure et la suprastructure des voies et la création d'un organisme gouvernementale, qui doit devenir leur propriétaire.

Cet organisme devra assurer: les travaux d'entretien et la réparation de l'infrastructure et de la suprastructure des voies; la circulation centralisée des trains voyageurs et de marchandises; la conception et la planification du développement du réseau ferroviaire, conformément aux nécessités géographiques, économiques et sociales de toutes les régions du Canada.

Finalement, un dernier mot pour VIA Rail. Il est essentiel et de la plus grande importance de réaliser les objectifs techniques par la modernisation du transport ferroviaire de voyageurs, mais il est aussi essentiel d'avoir un personnel compétent et efficace. La compétence des employés doit être préparée avec des programmes de formation élaborés dans un centre spécialement créé, pour les fonctions à tous les échelons.

Chaque agent de VIA Rail doit être conscient qu'il est un vendeur de services. Il doit se comporter d'une telle manière que chaque voyageur soit satisfait et qu'il devienne un agent volontaire de publicité.

Le sénateur Le Moyne: A l'audition de votre mémoire, madame, je constate que vous aimez réellement les chemins de fer. J'ai deux courtes questions. A la page 4 de votre mémoire, vous parlez de la durée de vie d'un «bogie». Vous dites que cela atteint 3,000,000 de kilomètres mais vous avez lu 300,000 kilomètres.

Mme Halchini: 300,000 kilomètres.

Le sénateur Le Moyne: Mais vous avez écrit 3,000,000 de kilomètres, de même que dans le texte anglais.

Mme Halchini: C'est 300,000 kilomètres.

Le sénateur Le Moyne: J'ai une deuxième question qui est purement technique et qui est très brève. Est-ce que les sections où les roues du chemin de fer français à très grande vitesse sont coniques ou cylindriques? Jusqu'à maintenant, toutes les roues de chemin de fer étaient des sections coniques?

Mme Halchini: Oui.

Le sénateur Le Moyne: Quand même, il y a une controverse qui dure depuis très longtemps. Est-ce que les roues sont coniques ou cylindriques? Vous savez ce que je veux dire.

Mme Halchini: Oui.

Le sénateur Le Moyne: Vous ne connaissez pas la réponse?

[*Traduction*]

Passenger traffic is a priority for all the railway administrations in the world, and must also be respected in Canada.

The safety, speed, comfort and punctuality of passenger trains are functions of the track, which must meet technical standards. Ensuring that these conditions are met on an ongoing basis is the responsibility of CN and CP, as owners of the tracks.

In this context, in order to ensure the priority of passenger transport and the operation of VIA Rail independently of CN and CP, the solution consists in the nationalization of the infrastructure and superstructure of the tracks and the creation of a government agency to take over ownership of them.

This agency must provide: maintenance work and repairs of the infrastructure and superstructure of the tracks; centralized traffic control for passenger and freight trains; design and planning of the development of the railway system, in accordance with the geographical, economic and social needs of all of the regions of Canada.

A final word on VIA Rail. It is essential and of the utmost importance that the technical objectives for the modernization of rail passenger transport be achieved, but it is also essential to have competent and efficient personnel. The competence of employees should be ensured by training programs developed in a specially created centre, for all levels.

Every VIA Rail officer should be aware that he is a seller of services, and he should conduct himself in such a way every passenger is satisfied and that he becomes a voluntary advertising agent.

Senator Le Moyne: I can tell from listening to your brief, Madam, that you are a true railway buff. I have two short questions. On page 4 of your brief, you speak of the lifespan of a "bogie" as lasting 3,000,000 kilometres, but when you read the figure aloud just now you said 300,000 kilometres.

Mrs. Halchini: 300,000 kilometres.

Senator Le Moyne: But you wrote 3,000,000 kilometres, in the English text as well.

Mrs. Halchini: It's 300,000 kilometres.

Senator Le Moyne: I have a second question, which is purely technical and very brief. Are the sections or wheels of the French TGV trains conical or cylindrical? Up to the present time, all train wheels were conic sections?

Mrs. Halchini: Yes.

Senator Le Moyne: Nevertheless, there is a dispute over this that has been going on for a very long time now. Are the wheels conical or cylindrical? You know what I mean.

Mrs. Halchini: Yes.

Senator Le Moyne: But you don't know the answer?

[*Text*]

Mme Halchini: Non.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Stewart: Mrs. Halchini, perhaps I am simply asking you to state in spontaneous language what you have already set forth in your brief. I gather—correct me if I am wrong—that you feel that VIA Rail's assignment is virtually impossible of performance, given the fact that VIA Rail is utterly dependent upon two companies, CN and CP, for servicing the equipment and maintenance of track—two companies that really have no economic interest in the success of VIA Rail. Would that be correct, that that is why you have proposed the nationalization of the infrastructure?

Mme Halchini: Oui, à mon avis, les services de VIA Rail sont tout simplement des services commerciaux. Les services techniques sont offerts par CN et CP. Ce sont ces services qui sont toujours critiqués. La réparation des trains est une cause technique. Cela dépend des services offerts par CN et CP. VIA Rail n'a pas la possibilité de régler la situation. Elle ne dirige pas la circulation. Elle n'a pas la possibilité de faire aucune chose technique pour ses services. C'est la raison pour laquelle—il en est de même dans tous les pays du monde—il y a seulement une voie unique pour le transport. Il y a aussi des voies séparées. En principe, les voies sont en même temps pour les trains de marchandise que pour les trains de voyageurs. Il y a une seule administration qui doit assurer les conditions techniques de la voie pour assurer la circulation des trains de marchandise. Ces derniers déstabilisent toujours la voie en raison de leur poids. Les trains de marchandise sont toujours des poids lourds qui déstabilisent la voie. Cela a toujours des conséquences néfastes sur les trains voyageurs, sur la vitesse des trains voyageurs, et créent ainsi des problèmes techniques qui amènent surtout la situation d'inconfort. Ceci cause aussi des problèmes où on est obligé de réparer la voie en raison des trains de marchandise qui déstabilisent la voie. Ceci oblige les chemins de fer à accomplir de nombreux travaux d'entretien coûteux mais nécessaires. Nous ne pouvons pas avoir de trafic ferroviaire sur des voies qui ne sont pas très bien entretenues et aménagées.

Je pense que j'ai employé le mot «nationalisation», mais j'entends par ce mot une seule administration qui doit gérer la voie. Cette administration doit avoir l'obligation de réaliser les travaux d'entretien et même la conception et le développement des trajets ferroviaires. A mon avis, si vous regardez dans tous les pays avancés à ce niveau, la France, l'Allemagne de l'Ouest et l'Angleterre, les voies sont toujours placées sous l'autorité d'une seule administration.

Il est vrai que vous m'avez demandé si c'était mon opinion que les intérêts de VIA ne sont pas les mêmes que les intérêts du CN et du CP. Cela est vrai. Les trains de marchandise apportent de l'argent. Ils sont intéressés à faire circuler les trains de marchandise. Les trains de voyageurs n'apportent pas d'argent. Ils sont dispendieux, ils doivent être subventionnés; partout, dans tout le monde, les trains de voyageurs sont subventionnés. Ils ne sont pas rentables.

Senator Stewart: I am really returning to a question which has already been asked, in order to get your point of view, Mrs.

[*Traduction*]

Mrs. Halchini: No.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Stewart: Madame Halchini, je vais peut-être vous demander simplement de résumer ce que vous avez déjà présenté dans votre mémoire. Si je comprends bien, et corrigez-moi si j'ai tort, vous estimez que VIA Rail est absolument incapable de donner un bon service, compte tenu du fait que cette société est tout à fait tributaire de deux autres, le CN et le CP, en ce qui a trait à l'entretien de l'équipement et des voies, deux compagnies à qui, sur le plan économique, le succès de VIA Rail ne tient à cœur. Est-ce exact, est-ce la raison pour laquelle vous avez proposé la nationalisation de l'infrastructure?

Mrs. Halchini: Yes, in my opinion VIA Rail's services are purely and simply commercial. The technical side is assured by CN and CP, and it is the technical services that are always being criticized. Train repair is a technical matter. It depends on the services of CN and CP. VIA Rail has no opportunity to straighten the situation out. It doesn't control the flow of traffic. It can't do anything technical about the service. That's the reason—it's the same in every country in the world—there's only one track for transport. There are also separate tracks. In principle the tracks are for freight trains and passenger trains at the same time. There is one administration that sees to the technical condition of the tracks so that freight trains can travel on them. Freight trains always destabilize the track because of their weight, and this is bad for passenger trains, it slows them down and also creates technical problems that lead to uncomfortable travelling. It also results in problems where the track has to be repaired because the freight trains have destabilized it. This obliges the railways to do a great deal of costly but necessary maintenance work. We cannot have rail traffic on tracks that are not well maintained and looked after.

I think I did use the word "nationalization", but what I meant by it was a single administrative body responsible for managing the track. This administrative body would be responsible for carrying out the maintenance work and even the design and development of rail routes. In my opinion, if you look at all the countries at this level, France, West Germany, England, the tracks are always under the authority of a single administration.

You asked me if it was my view that VIA's interests are not the same as those of CN and CP. This is true. Freight trains bring in money, so they have an interest in getting freight trains running. Passenger trains do not bring in money, they are expensive, they have to be subsidized; everywhere, throughout the world, passenger trains are subsidized. They are not profitable.

Le sénateur Stewart: Je reviens à une question qui a déjà été posée pour vraiment obtenir votre point de vue, madame Hal-

[*Text*]

Halchini. In Canada, we sometimes say that the power and responsability—or responsibility and the power—ought not to be separated. I gather that your thesis is that VIA Rail has the responsibility to provide adequate passenger services but it simply does not have the power to do so, that the power resides elsewhere, if anywhere, with CN and CP, is that correct?

Mme Halchini: Exactement cela, VIA Rail n'a pas la possibilité de réaliser des services techniques qui lui sont demandés par le public.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I have another question of a rather different nature. Am I correct in thinking that you have been talking mainly about inter-urban service high speed trains and, if so, where in Canada do you think high speed trains of the type you have been describing would be practical? On what runs would they be practical?

Mme Halchini: Premièrement, ce sont toujours les grandes agglomérations, les corridors qui demandent des trains rapides. C'est à VIA Rail, une fois qu'il a un projet, de satisfaire au besoin de trains à grandes vitesses, que ce soit à Toronto, ou ailleurs.

Mais, je pense que les trains transcontinentaux doivent être des trains rapides afin d'assurer une liaison rapide entre les grandes villes et même les extrémités du pays.

Aussi, d'après mon expérience, les trains rapides sont utilisés là où le trafic est assez fort, dans les régions touristiques, par exemple, Rouen, en France, vers la côte d'Azur, vers les montagnes. Je sais qu'il y a ici un site touristique bien développé dans les Rocheuses. Je crois que là il y a des possibilités d'avoir des trains rapides.

Senator Stewart: It is very interesting to have this testimony in the area of transportation and economics; it is also disillusioning because within the last few hours we have had emphatic testimony from an economist who told us that this notion of reviving passenger train service in Canada was realy almost shocking and scandalous. I am wondering if this is another example of the economists not knowing not only what one hand is saying but even what the fingers of the same hand are saying. However, that is by the by.

As an authority in the area of transportation, do you see a place for bus services and, if so, in what types of locale would you recommend reliance primarily on bus services? For example, would you not rely on bus services in an area covering, let us say, 120 miles radiating out from a major city?

Mme Halchini: D'après moi, les services d'autobus doivent remplir les tâches seulement dans les banlieues des grandes villes, parce que je pense que c'est l'essence qui compte toujours beaucoup. C'est l'énergie qui compte beaucoup dans l'économie d'un pays; même s'il a des ressources pétrolières importantes, il faut penser pour l'avenir. Je crois que les autocars sont très bienvenus dans des régions, comme vous l'avez dit, pas très grandes, des centres moyens de 100,000, à peu près, parce que les autocars sont bien connus là où le trafic est plus faible, où les trains ne peuvent pas compenser avec un trafic très faible, ils ne sont pas rentables.

[*Traduction*]

chini. Au Canada, on dit souvent que pouvoir et responsabilité ou responsabilité et pouvoir ne doivent pas être dissociés. Je crois comprendre que votre thèse est la suivante, à savoir que VIA Rail doit assumer la responsabilité d'offrir un service passagers convenable, mais qu'elle n'en a simplement pas le pouvoir, que le pouvoir est ailleurs, s'il en est, c'est-à-dire que le CN et le CP sont en mesure d'offrir ce service, n'est-ce pas?

Mrs. Halchini: That's correct. VIA Rail has no way of providing the technical services the public is demanding from it.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai une autre question tout à fait différente. Ai-je raison de croire que vous avez surtout parlé de train interurbain à grande vitesse, et le cas échéant, au Canada, où croyez-vous que ce genre de train pourrait être pratique? Dans quels corridors?

Mrs. Halchini: First, it's always the heavily populated areas, the heavily travelled corridors, that require high-speed trains. It's up to VIA Rail, once there is a proposal, to meet the need for high-speed trains, whether to Toronto or elsewhere.

But I think the transcontinental trains also ought to be high-speed, to ensure rapid connections between big cities and even the opposite ends of the country.

In my experience high-speed trains are used wherever the volume of traffic is heavy enough, in tourist areas, for example Rouen in France to the Côte d'Azur, the mountains. I know there is a well-developed tourist area in the Rockies. I think it might be possible to have high-speed trains there.

Le sénateur Stewart: Il est très intéressant d'entendre ce témoignage en matière de transport et d'économie, c'est aussi un peu désillusionnant parce que, au cours des dernières heures, un économiste a vraiment insisté sur cette notion, à savoir qu'il faut revitaliser le service ferroviaire de passagers au Canada, argument qui était en réalité presque époustouflant et scandaleux. Je me demande s'il ne s'agit pas encore là d'un autre économiste qui non seulement ne sait pas ce qu'il dit, mais qui se contredit, soit dit en passant.

En tant que spécialiste des transports, croyez-vous que le service par autocar a sa place, et le cas échéant, dans quel type de localité recommanderiez-vous principalement ce service? Par exemple, ne compteriez-vous pas sur le service par autocar dans une région disons à 120 milles du rayon d'une grande ville?

Mrs. Halchini: In my opinion bus services should be used only in the suburbs of big cities, because the high price of gas is always a consideration. Energy is a very important factor in a country's economy; even one with extensive petroleum resources has to think of the future. I think buses are very useful in less-populated regions, as you said, not very large, but rather medium-sized centres of perhaps 100,000 people, because it is well known that buses can manage with a volume of traffic that is not financially viable for a train.

[*Text*]

Senator Stewart: Thank you very much, Mr. Chairman.

Senator Riley: Mrs. Halchini, a moment ago you mentioned a bogie. Would you describe that in detail for me because you may have a different interpretation of a bogie than what we have. Would you describe in detail what a bogie is, the type of unit in West Germany about which you were speaking?

Mme Halchini: Le bogie, bien, il y a beaucoup de types de bogie. C'était un type de bogie «Mindendoyt». Je n'ai pas fait moi-même les essais. C'est mon mari qui les a faits. Je connais très bien les travaux. C'était le Centre de recherche de l'Union internationale des chemins de fer qui a fait les essais qui ont mené à la conclusion que, dans la situation d'une voie ferrée bien entretenue, la durée de vie est beaucoup plus longue que dans la situation où la voie ferrée est mal entretenue.

Le président: Je crois que ce que le sénateur Riley vous a demandé, c'était la description technique.

Mme Halchini: Oui, le bogie est composé d'essieux qui portent les roues, les essieux de «Mendenburg», ce sont des essieux à quatre roues, à deux essieux qui ont été essayés.

Senator Riley: Without any superstructure above the wheels, the bogie would not have the same weight as a railway carrier? In other words, it is only the truck wheels and the supporting connections between the wheels?

Mme Halchini: Oui, un wagon a, habituellement, deux ou trois bogies. Ça dépend, le wagon voyageur a deux bogies, le wagon marchandise a plus de bogies, ça dépend.

Senator Riley: You mentioned the railway passenger service between Paris and Lyons in France.

Mrs. Halchini: Oui.

Senator Riley: Does that train not operate on a dedicated line, a line dedicated only to passenger service?

Mme Halchini: Oui, seulement pour le train passager qui est conduit à très grande vitesse. C'est une différence de train à grande vitesse, c'est tout. Des vitesses plus grandes, ce sont des vitesses à 300 kilomètres à l'heure, mais la vitesse commerciale est de 250 ou 256 kilomètres à l'heure.

Senator Riley: You mention the possibility of nationalization of the train structure or, as you qualify it later, a third authority which would be responsible for the rail service. It would be a rail service which would be operated or used for both freight and passengers. You understand that, between Montreal and Toronto, for example, where the LRC service is presently operating, there are 300 level crossings which are adequate for freight because freight trains do not travel quickly, but which are inadequatre for high speed passenger trains.

If the train structure were nationalized, you would have both freight and passenger carriers responsible for the cost of construction and maintenance of those lines. Naturally, the freight carrier would take the view that he was being unjustly treated because he does not require the quality of lines that are necessary for the high speed trains used for passenger services.

[*Traduction*]

Le sénateur Stewart: Merci beaucoup, Monsieur le président.

Le sénateur Riley: Madame Halchini, il y a un moment vous avez parlé d'un bogie. Pourriez-vous me décrire en détail ce que c'est parce que vous avez peut-être une interprétation différente de la nôtre. Pourriez-vous nous en donner une description détaillée, de même que du type d'unité en Allemagne de l'Ouest dont vous parliez?

Mrs. Halchini: The bogie, well, there are many types of bogie. That was a "Mindendoyt" bogie. I didn't do the tests myself, it was my husband who did them, but I'm very familiar with the work. The tests were done at the research centre of the International Union of Railways, and the conclusion reached was that where the track is well maintained, the lifespan is much longer than where it is not well maintained.

The Chairman: I think what Senator Riley was after was the technical description.

Mrs. Halchini: All right, the bogie consists of axles that hold the wheels. "Mendenburg" axles, which have four wheels, two axles, were tested.

Le sénateur Riley: Sans une superstructure au-dessus des roues, le bogie n'aurait pas le même poids que le train? Autrement dit, ce ne sont pas les roues de l'avant-train et les joints de soutien entre les roues?

Mrs. Halchini: Yes, a car normally has two or three bogies. It depends, a passenger car will have two, a freight car has more, it depends.

Le sénateur Riley: Vous avez parlé du service de transport ferroviaire des voyageurs entre Paris et Lyon en France.

Mme Halchini: Oui.

Le sénateur Riley: Ce train n'utilise-t-il pas une voie réservée exclusivement au transport des voyageurs?

Mrs. Halchini: Yes, exclusively for passenger trains travelling at very high speeds. It's different for the high-speed train, that's all. Higher speeds would be 300 kilometres an hour, but the commercial speed is 250 or 256 kilometres an hour.

Le sénateur Riley: Vous avez mentionné la possibilité de nationaliser un service ferroviaire ou plutôt, comme vous le précisiez plus tard, de créer une troisième administration qui serait responsable des services ferroviaires. Il s'agirait d'un service exploité pour le transport des marchandises et des voyageurs. Vous savez qu'entre Montréal et Toronto, par exemple, où l'on exploite le service LRC, il y a 300 passages à niveau adéquats pour les trains de marchandise qui ne roulent pas vite mais qui sont inadéquats pour les trains de voyageurs à grande vitesse.

Si le service ferroviaire était nationalisé, les transporteurs de marchandise et de voyageurs serait responsable des coûts de construction et de maintenance de ces voies. Naturellement, les transporteurs de marchandises soutiendraient qu'ils sont traités de façon injuste puisqu'ils n'ont pas besoin de lignes de la même qualité que les trains grande vitesse utilisés pour le transport des voyageurs.

[*Text*]

Mme Halchini: Maintenant, d'après ma connaissance, c'est la même voie qui est empruntée par les trains de marchandise et les trains de voyageurs. C'est la même voie. Mais, pour les trains de marchandises, les voies sont dans les mains des administrations de CN et de CP. Les trains voyageurs utilisent les mêmes voies, mais ils sont les trains de VIA Rail. J'ai dit que les travaux d'entretien qui sont nécessaires, spécialement pour les trains de voyageurs, pour assurer le comfort et la vitesse, sont, en ce cas, dans les mains de CN et CP. Ce sont leurs voies, n'est-ce pas. Alors, ils ne sont pas intéressés, peut-être, de faire toujours les travaux d'entretien et de construction nécessaires. Et, en ce cas, pour être juste et pour administrer les voies de façon économique, je pense que c'est mieux d'avoir un seul organisme, pas un troisième; j'ai dit qu'un seul organisme doit avoir la compétence de diriger des trains et de diriger tous les travaux qui sont nécessaires pour faire marcher les trains.

Senator Riley: In order for VIA Rail passenger service to achieve its speed potential of 220 miles per hour, I believe it is?

Mrs. Halchini: Oui.

Senator Riley: Why, then, would it be necessary to have a third authority when eventually you want to achieve the potential speed of the envisaged rail passenger trains? Why put additional costs on the freight carriers which they do not need in order to operate?

Mme Halchini: Justement, si on veut augmenter la vitesse pour les trains voyageurs vers 250 kilomètres à l'heure, il faut nécessairement avoir des installations spéciales. Ce n'est pas possible d'augmenter de vitesse avec la situation actuelle. Dans ce cas, il est recommendable, il est nécessaire, du point de vue technique, pour assurer la sécurité de la circulation, d'avoir une voie ferrée spéciale pour le trafic voyageur, pour les trains voyageurs. Mais, ce n'est pas important—il faut la même administration pour avoir les voies pour les trains marchandises et les trains voyageurs; ce n'est pas dans tout le pays qu'il y aura des trains spécialisés pour les trains voyageurs; il y en aura seulement dans les corridors et alors, c'est l'administration qui pourra tout gérer, concernant les voies ferrées, même si elles sont pour les marchandises ou pour le transport voyageur.

Je crois que cela est la seule solution, pour l'efficacité économique des chemins de fer, sinon on va avoir beaucoup de dépenses fréquentes.

Le sénateur Le Moyne: Maintenant, Monsieur le président, je voulais tout simplement signaler au Sénateur Riley que le bogie is the railroad truck, the bogie.

Senator Stollery: In English we say "bogie".

Senator Riley: We have bogies which are used with intermodal transportation of goods, with containers brought in by ship and placed on bogies.

Senator Le Moyne: They are not placed on bogies. They are placed on a kind of flat car without a floor. But the bogie is the same. It is the three point truck that you have on any railroad freight car. There is no difference. Perhaps in certain cases the

[*Traduction*]

Mrs. Halchini: As far as I know, the same track is used by freight trains and passenger trains. It's the same track. But where freight trains are concerned the track is in the hands of CN and CP. Passenger trains use the same tracks but they are VIA Rail trains. I said that the maintenance work that has to be done, especially for passenger trains, to ensure comfort and speed, are in this case in the hands of CN and CP. The tracks belong to them, don't they. So they may not always be interested in doing the upkeep and construction work that are necessary. And in that case, to be fair and to administer the tracks economically, I think it would be better to have a single body, not a third, but one body that would have to have the authority to direct all the work required to make the trains run.

Le sénateur Riley: Pour que le service voyageur de VIA Rail puisse atteindre sa vitesse maximale de 220 milles à l'heure, est-ce exact?

Mme Halchini: Oui.

Le sénateur Riley: Pourquoi alors faudrait-il une troisième administration puisque vous voulez un jour que les trains de voyageurs circulent à la vitesse maximale? Pourquoi imposer des coûts supplémentaires aux transporteurs de marchandise qui n'en ont pas besoin pour leurs opérations?

Mrs. Halchini: If you want to increase the speed of passenger trains to 250 kilometres an hour, you have to have special installations. The speed cannot be increased as things are now. In this case it is desirable, even necessary, from a technical standpoint, in order to ensure safety, to have a dedicated track for passenger trains. But that's not the primary thing—you have to have the same administrative authority to have tracks for freight trains and for passenger trains; you wouldn't have specialized trains for passenger service throughout the country, you'd only have them in the corridors, and if you had a single administration it could make all the decisions about tracks, whether they are for freight or passenger traffic.

I think that's the only way to make railways economically viable—without it, you're going to have to keep pouring money out.

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, I would just like to point out to Senator Riley that the "bogie", c'est aussi le "railroad truck".

Le sénateur Stollery: En anglais nous disons un bogie.

Le sénateur Riley: Nous utilisons des bogies pour le transport intermodal des marchandises, les containers étant transportés par navire.

Le sénateur Le Moyne: Ils ne sont pas placés sur des bogies. Ils sont placés sur une espèce de wagon plat sans plancher. Mais on fait de même avec le bogie. Il s'agit du bogie à trois essieux que vous trouvez sur tous les wagons. Il n'y a pas diffé-

[*Text*]

suspension would be a bit different but it is the same, it is the railroad truck.

Senator Riley: The bogie I am talking about is used by highway transport.

Senator Le Moyne: The French translation of truck is bogie. It is the railroad truck.

Senator Stollery: When travelling from Moscow to western Europe, they have to change the cars. Everybody gets off the train, they lift up the car, they change the bogies for the western European track and away they go. Those are the bogies.

Senator Riley: In highway transportation we call a bogie the thing on which the container is placed and which is hauled by a tractor.

Mme Halchini: Monsieur le président, je voulais seulement dire que j'ai constaté qu'il y a désaccord entre bogie et . . .

Le sénateur Stollery: J'ai remarqué aux États-Unis, lorsqu'on a visité les chemins de fer, qu'ils ont utilisé le mot «truck»; alors, je crois qu'il y a confusion entre le mot «bogy» et le mot «truck».

Le sénateur Le Moyne: On dit American truck; «it is railroad truck».

Mme Halchini: C'est exactement comme vous avez dit, vous avez donné deux très bons exemples, quant à la différence qu'il y a entre les trains de la Russie et de l'Europe, parce que c'est le changement de l'écartement de la voie qui oblige de le faire.

Le sénateur Stollery: Je veux expliquer que quand les Allemands sont arrivés en Russie, ils ont changé les chemins de fer, et quand le contraire s'est fait, ils ont rechangé le chemin de fer, parce que le transport était fait par le chemin de fer pour les deux armées, et ce furent les grands problèmes pour les deux armées.

The Chairman: They have the same problem in Newfoundland.

Senator Stollery: During World War II the Germans had one gauge of track which they built as they advanced into Russia and the Russians had another gauge and had to tear up the German track and replace it with their gauge when the Germans retreated.

Senator Riley: In North American railroad terminology, what you call a bogie we call a truck.

Senator Stewart: I believe the witness said, not very directly but clearly, that the kind of track that is suitable for heavy freight or goods trains is not at all suitable for high speed trains. Is that correct? I think Canadians have the assumption that you can put high speed trains on one set of track together with freight or goods trains.

Mme Halchini: Pour les grandes vitesses, et même les vitesses qui sont à peu près entre 150 et 250 kilomètres à l'heure, ils ne sont pas très fréquentés; la voie doit être très bien entretenue pour avoir le confort des voyageurs dans le train, sans trépidation et sans bruit.

[*Traduction*]

rence. Il peut y avoir parfois des différences au niveau de la suspension, mais il s'agit du bogie.

Le sénateur Riley: Le bogie dont je parle est utilisé pour le transport routier.

Le sénateur Le Moyne: Le «truck» s'appelle en français bogie. Il s'agit d'un châssis porteur.

Le sénateur Stollery: Pour les trajets entre Moscou et l'Europe de l'ouest, il faut remplacer les voitures. Tous les voyageurs quittent le train pour qu'on puisse soulever la voiture et changer les bogies pour les remplacer par des bogies adaptés aux voies de l'Europe de l'Ouest, et le train repart. Ce sont les bogies.

Le sénateur Riley: En transport routier, nous appelons un bogie le châssis sur lequel repose le container et qui est tiré par un tracteur.

Mrs. Halchini: Mr. Chairman, may I just say that I have observed that there is a distinction between "bogie" and—

Senator Stollery: I noticed in the United States when we visited the railways there, that they used the word "truck"; so I think there's some confusion between the word "bogie" and the word "truck".

Senator Le Moyne: The Americans say "truck"—it's a "railroad truck".

Mrs. Halchini: It's exactly as you said, you have given two very good examples, as to the difference between trains in Russia and in Europe, because the change in gauge makes it necessary.

Senator Stollery: I'ld like to explain that when the Germans invaded Russia they changed the railways, and when the Russians invaded Germany they changed them again, because transport of both armies was by train and it was a serious problem for them.

Le président: Ils ont le même problème à Terre-Neuve.

Le sénateur Stollery: Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands ont construit une voie ferrée d'un certain écartement lorsqu'ils ont envahi la Russie mais les voies russes avaient un autre écartement. Les Russes ont dû, à la retraite des Allemands, remplacer les voies.

Le sénateur Riley: En Amérique du Nord, nous appelons en anglais «truck» ce que vous appelez «bogie».

Le sénateur Stewart: Le témoin a dit, je crois, que les voies adaptées au transport lourd de marchandises ou de biens ne conviennent pas du tout pour les trains de grande vitesse, est-ce exact? Les Canadiens pensent, je crois, que vous pouvez faire circuler des trains grande vitesse et des trains de transport de marchandises sur un même réseau de voies.

Mrs. Halchini: For high speeds, and even for speeds between 150 and 250 kilometres an hour, they aren't used a great deal: the track has to be very well maintained for the passengers to be comfortable, without bumping and noise.

[*Text*]

Ici au Canada, les gens utilisent les trains LRC qui sont dotés avec des installations qui permettent des inclinaisons dans les courbes, et cela assure le confort des voyageurs. Mais, en Europe, on n'utilise pas les trains LRC, on utilise le matériel roulant classique, avec des voies qui sont très bien construites et entretenues pour des grandes vitesses; c'est la différence avec le matériel roulant. Ici, vous avez le LRC, qui permet des vitesses assez grandes.

Je reviens sur le point du LRC, qui permet de grandes vitesses, à 200 kilomètres à l'heure, mais à cause de la voie, qui n'a pas une assez bonne installation, ça ne permet pas une telle vitesse. J'aimerais savoir quelle est la vitesse des trains, aujourd'hui, parce que je sais, d'après les horaires, qu'il arrive à peu près à 90 kilomètres seulement, parce que c'est la vitesse inscrite dans les horaires; mais, si on part du point que la vitesse inscrite n'est pas toujours respectée, la vitesse que j'ai mentionnée, la vitesse commerciale, est toujours plus basse. Dans ce cas, ce n'est pas nécessairement, et il ne doit pas être dans des conditions techniques de bonne qualité.

Senator Riley: I believe the average is 90 kilometres an hour between Montreal and Toronto.

Senator Stollery: I think it is faster.

Senator Riley: At the present time I believe the average is 90 and that it does reach speeds of 120.

Senator Stollery: I would have thought the average was higher.

Je suppose aussi qu'on parle des différences entre les systèmes européens et américains, mais il y a une autre grande différence, parce que je crois que c'est une différence, et c'est pour cela qu'on ne peut pas copier les systèmes qui sont faits pour des circonstances complètement différentes des nôtres. Vous avez, par exemple, en Europe, sauf peut-être la Russie—où les wagons sont beaucoup plus petits et beaucoup moins lourds, donc il y a beaucoup moins d'usure sur les rails, n'est-ce pas?

Mme Halchini: Oui.

Le sénateur Stollery: Donc, ces wagons que nous avons ici, c'est une tradition, cela doit user beaucoup les rails?

Mme Halchini: Oui.

Le sénateur Stollery: Donc, si les rails sont usées, il y a des problèmes avec la vitesse?

Mme Halchini: Oui, c'est exactement ça que j'ai dit.

Le sénateur Stollery: Donc, au Canada, on peut dire que c'est beaucoup plus important pour nous d'avoir une voie spéciale pour les passagers, plutôt qu'en Europe, parce que les voies, utilisées par les trains de cargo, sont tellement usées et abusées avec d'énorme poids, que nous ne pourrons jamais avoir une voie bien entretenue pour les trains passagers de grandes vitesses, sauf que ce soit une ligne spéciale, uniquement réservée pour les trains passagers.

Mme Halchini: Oui, vous avez parfaitement raison, mais il y a une autre chose: c'est le trafic qui est très, très faible pour l'instant; ça aussi, c'est un problème.

[*Traduction*]

Here in Canada, people use LRC trains with installations that make it possible to take curves on an incline, which ensures passenger comfort. But in Europe LRC trains aren't used, they use the traditional rolling stock, on tracks that are very well built and maintained for high speeds: that's the difference with the rolling stock. Here you have LRCs, which make quite high speeds possible.

I'm returning to the point about the LRCs, which are capable of high speeds, up to 200 kilometres an hour, but which because of the inadequate track can't go that fast. I'd like to know what the current speed of trains is, because I know from the timetables that they only get up to about 90 kilometres an hour, that's the speed mentioned in the timetables; but if you assume that the speed on the timetable isn't always attained, the commercial speed would have to be even lower. In that case, this isn't necessarily and it should not be so, if technical conditions were good.

Le sénateur Riley: Je crois que la vitesse moyenne est de 90 kilomètres à l'heure entre Montréal et Toronto.

Le sénateur Stollery: Je crois qu'elle est plus élevée.

Le sénateur Riley: A l'heure actuelle, la vitesse moyenne est de 90 milles à l'heure et peut atteindre 120 milles à l'heure, je crois.

Le sénateur Stollery: Je pensais que la moyenne était plus élevée.

Speaking of the differences between the European and American systems, there's another big difference, which I think is a difference that explains why we can't just copy systems that are made for circumstances completely unlike our own. For example in Europe, apart perhaps from Russia, you have much smaller and lighter cars, so there's much less wear on the tracks, isn't that so?

Mrs. Halchini: Yes.

Senator Stollery: So the cars we have here, the traditional ones, they must put a lot of wear on the tracks?

Mrs. Halchini: Yes.

Senator Stollery: And if the tracks are worn, there will be problems with speed?

Mrs. Halchini: Yes, that's just what I was saying.

Senator Stollery: So one could say that it's much more important for us in Canada to have a dedicated track for passengers, more so than in Europe, because the tracks used by freight trains are so worn and chewed up with the immense weights that we'll never be able to have a well-maintained track for high-speed passenger trains unless it's a dedicated track reserved for passenger trains only.

Mrs. Halchini: Yes, you're perfectly right, but there's something else: the volume of traffic is very very low at the moment, and that's also a problem.

[*Text*]

Le sénateur Stollery: Oui.

Mme Halchini: C'est un problème, parce qu'on construit les voies différentes, au moment où il y a une sollicitation pour des LRC, mais c'est sûr que les installations modernes activent le public, et activent à accroître la demande, c'est sûr.

Le sénateur Stollery: Oui, et nous pouvons suggérer au gouvernement—nous parlons depuis des années, depuis dix ans maintenant, des couloirs, par exemple entre Windsor et Québec, entre Montréal et Toronto, Washington et New York, et ainsi de suite.

Mme Halchini: Oui.

Le sénateur Stollery: Nous parlons toujours de couloirs où il y a des passagers, où il y a la densité pour les gens. Alors, personnellement, monsieur le président, je pense que dans ces couloirs, finalement, la seule solution, si nous allons avoir un trafic de train, nous devons avoir des voies réservées pour les trains passagers de grandes vitesses, et il faut se rappeler qu'entre Montréal et Toronto, par exemple, il y a quatre voies, il y a CP et CN. Par exemple, en Angleterre, il y a deux voies, «one coming and one going»—ici, entre les deux grandes villes de l'Est du Canada, il y a quatre voies, je ne vois pas pourquoi on ne peut pas avoir une voie réservée pour les trains de passager. Pour nous, je crois que ce serait pratique, parce que nous avons deux compagnies de chemin de fer, qui avaient construit deux systèmes et, d'après moi, c'est incroyable qu'entre Montréal et Toronto, vous avez deux voies qui appartiennent au CN—and twenty yards away, you have two others belonging to CP. I don't know, it sounds a bit crazy.

Cependant, je crois qu'on pourrait l'utiliser pour un service de chemin de fer de grande vitesse.

Le président: Je crois qu'il est important aussi de souligner qu'il est impossible de faire une comparaison équitable entre les performances des trains en Europe et des trains au Canada.

Le sénateur Stollery: Absolument.

Le président: On ne tient pas compte d'un facteur très important qui est celui des écarts de températures et des voies soudées qu'ils ont là-bas et que nous n'avons pas ici.

Le sénateur Stollery: J'ai fait toute la Russie en train et ceux-ci font 45 milles à l'heure.

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le président, l'on a des voies soudées sur de très grandes distances. Dans le trajet Montréal-Ottawa, par exemple, vous remarquerez qu'il y a une grande partie qui est soudée.

Le président: Il y a plusieurs secteurs qui ne le sont pas.

Le sénateur Stollery: En Russie où c'est comparable au Canada, les trains de passagers font 45 milles à l'heure. Il faut une semaine pour traverser la Russie; ce n'est pas plus vite qu'ici, c'est même moins vite car ils ont les mêmes problèmes avec l'hiver.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions? Merci beaucoup, Madame Halchini, de votre intéressante intervention.

Our next meeting will be on Tuesday at 1.30 and our witness will be Mr. Frange. We will also have a showing of the film of

[*Traduction*]

Senator Stollery: True.

Mrs. Halchini: It's a problem because separate tracks are built when there's a demand for LRCs, but equally, modern installations would attract the public and help to increase the demand, that's certain.

Senator Stollery: Yes, and we could suggest to the government—we've been talking for years, for ten years now, about corridors, for example between Windsor and Quebec, between Montreal and Toronto, Washington and New York, and so on.

Mrs. Halchini: Yes.

Senator Stollery: We're always talking about corridors where there are passengers, where there is population density. So personally, Mr. Chairman, I think that in these corridors, ultimately, the only solution if we're going to have train travel, we must have tracks reserved for high-speed passenger trains, and we should bear in mind that between Montreal and Toronto, for instance, there are four lines, there are CN and CP. In England, for example, there are two tracks, «va et vient»—here, between Eastern Canada's two big cities there are four, and I don't see why there shouldn't be a track reserved for passenger trains. I think in our case it would be practical, since we have two railway companies, which built two systems, and in my view it's incredible that between Montreal and Toronto you have two tracks belonging to CN, et puis à vingt mètres de distance vous en avez deux autres qui appartient au CP. Je ne sais pas, ça semble un peu fou.

However, I think we could make use of the situation for a high-speed train service.

The Chairman: I think it's also important to stress that it's impossible to make a fair comparison between the performances of European trains and Canadian trains.

Senator Stollery: Absolutely.

The Chairman: Such comparisons leave out the very important factor of the temperature range and the welded tracks they have there that we don't have here.

Senator Stollery: I've gone across Russia by train, and they go about 45 miles an hour.

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, we do have long stretches of welded track. Between Montreal and Ottawa, for example, you'll find there's a large portion that has been welded.

The Chairman: There are a number of sections that aren't.

Senator Stollery: In Russia, where conditions are comparable to ours, the passenger trains go 45 miles an hour. It takes a week to get across Russia; it's no faster, it's slower even, because they have the same problems with the winter.

The Chairman: Are there any more questions? Thank you very much, Mrs. Halchini, for your interesting presentation.

Notre prochaine réunion aura lieu mardi à 13 h 30 et notre témoin sera M. Frange. Nous montrerons aussi un film des ins-

[*Text*]

the Amtrak facilities at Beach Grove. We were down there three weeks ago and we were shown this film. It is a very interesting film and it lasts 23 minutes.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

tallations d'Amtrack à Beach Grove. Nous les avons visitées il y a trois semaines et nous avons visionné ce film. Il est très intéressant et dure 23 minutes.

Le Comité suspend ses travaux.

Transport and Communications

Transports et des communications

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Maurice Dupras, M.P., constituency of Labelle;
Mrs. Alexandra Émanuela Halchini, Engineer, Specialist in rail organization and exploitation.

M. Maurice Dupras, député, comté de Labelle;
Mme Alexandra Emanuela Halchini, ingénieure, spécialiste en organisation et exploitation ferroviaires.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 29, 1984

Le mardi 29 mai 1984

Issue No. 11

Fascicule nº 11

Eleventh Proceedings on:

Onzième fascicule concernant:

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

36793—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Hastings	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 MAI 1984
(28)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 36 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (*président*).

Présents: Les honorables sénateurs Adams, Balfour, Langlois, Macdonald, Muir, Riley, Roblin, Stewart et Stollery. (9)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Le Moyne.

Également présent: Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Témoins:

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Pierre Franche, président, directeur général;

M. H. A. Renouf, président du conseil;

M. G. Fortin, vice-président aux affaires générales et secrétaire de la société;

M. R. G. Guiney, vice-président à l'exploitation.

Le Comité, conformément à son Ordre de renvoi du 19 janvier 1984, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le Comité visionne un vidéo sur les installations de Amtrak à Beech Grove (Indianapolis).

Les témoins présentent un mémoire et répondent aux questions.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE le document de VIA Rail Canada Inc. intitulé «La renaissance des chemins de fer de voyageurs» soit imprimé en annexe au procès-verbal de ce jour (*Appendice «TC-11-A»*).

La motion mise aux voix est adoptée.

L'honorable sénateur Muir propose,—QUE le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

A 17 h 23, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 29, 1984
(28)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:36 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Balfour, Langlois, Macdonald, Muir, Riley, Roblin, Stewart and Stollery. (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Le Moyne.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

Witnesses:

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer;

Mr. H. A. Renouf, Chairman;

Mr. G. Fortin, Vice President—Corporate Affairs, and Secretary;

Mr. R. G. Guiney, Vice President—Operations.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated January 19, 1984, resumed consideration of the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

The Committee watched a video on the Amtrak installations in Beech Grove, Indianapolis.

The witnesses presented a brief and answered questions.

It was moved by the Honourable Senator Riley,—THAT the document produced by VIA Rail Canada Inc. entitled "The Renaissance of Passenger Rail" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings (*Appendix "TC-11-A"*).

The question being put on the motion, it was agreed to.

It was moved by the Honourable Senator Stewart,—THAT the Committee adjourn to the call of the Chair.

At 5:23 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 29, 1984

[*Text*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1.30 p.m., to inquire into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order. We have with us today Mr. Pierre Franche, President of VIA Rail Canada Inc. He is accompanied by Mr. Harold A. Renouf, Q.C., Chairman of VIA and Mr. R.J. Guiney, Vice-President, Operations, of VIA. Before Mr. Franche commences his presentation we will view the film of the Amtrak facilities at Beech Grove with respect to the rebuilding of heritage cars. The film will last approximately 20 minutes.

Film presentation.

The Chairman: I believe Mr. Franche has a opening statement.

M. Pierre A. Franche, président-directeur général de VIA Rail Canada Inc.: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais peut-être, au tout début, faire état du rapport qui s'appelle: «La renaissance des chemins de fer voyageurs», que j'aimerais bien, avec votre permission, déposer devant le comité.

Aujourd'hui c'est vraiment un plaisir renouvelé et un privilège pour moi de vous rendre compte de la situation des services ferroviaires voyageurs nationaux du Canada. Depuis notre dernière rencontre, les états financiers de VIA Rail ont été déposés devant le Parlement et je suis particulièrement fier du redressement dont il témoigne. Nos besoins actuels, vis-à-vis du gouvernement sont inférieurs de presque $100,000,000 aux prévisions budgétaires.

Je tiens à faire remarquer que ce revirement marque, en quelque sorte, la fin de l'hémorragie de fonds dont souffrait la Société. Le mouvement est inversé et la tendance positive.

The purpose of my brief introductory remarks today is to highlight two matters which I think merit your consideration. I will then respond to any questions you may have.

In passing, may I observe how much we at VIA appreciate the implicit backing of the standing committee in the other place in view of its supportive report of April 18, 1984, which covered ground well known to this standing committee.

In the context of the Senate committee's inquiry into the passenger service that VIA Rail provides to seven million Canadians, we have provided the committee with copies of an overview brief which, in as few pages as possible, discusses a very large and complex subject as simply and as frankly as we can. It is not easy to cover so much complicated ground in a very few words, Mr. Chairman.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 29 mai 1984

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 30 pour étudier le service national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: À l'ordre, messieurs. Nos témoins aujourd'hui sont M. Pierre Franche, Président de VIA Rail Canada Inc. Il est accompagné de M. Harold A. Renouf, C.R., Président du conseil d'administration de VIA et M. R. J. Guiney, vice-président, Exploitation. Avant que M. Franche n'entame son exposé, nous allons regarder sur film les installations d'Amtrak à Beech Grove où l'on procède actuellement à la remise en état de wagons anciens. La projection durera environ vingt minutes.

Le président: Je crois que M. Franche veut faire une déclaration préliminaire.

Mr. Pierre A. Franche, President and Chief Executive Officer of Via Rail Canada Inc.: Thank you very much, Mr. Chairman. I might perhaps start off by talking about the report entitled "The Renaissance of Passenger Rail", which I would like to table before the Committee, for your consideration.

It is a renewed and real pleasure and privilege to report to you today on national passenger rail service in Canada. Since our last encounter, VIA Rail's financial statements have been tabled before Parliament and I am particularly proud of the recovery to which they bear witness. Our current needs in the way of government funding are almost $100,000,000 under the original estimates.

I want to say that this turnaround marks in a sense the end of the financial hemorrhage that VIA has been suffering from. The tide has turned and is running in our favour.

Les quelques brèves observations que je veux faire aujourd'hui en début de témoignage, ont pour but de souligner deux questions qui, à mon avis, méritent d'être étudiées par le Comité. Je répondrai ensuite à vos questions.

Soit dit en passant, permettez-moi de vous signaler à quel point, nous de la société VIA, apprécions l'appui tacite des travaux de votre Comité par l'autre endroit ainsi que le rapport tout à fait positif qui a été présenté à la Chambre le 18 avril dernier. Ce rapport portait sur des questions dont votre comité permanent connaît les moindres détails.

En ce qui a trait à l'étude du Comité sur le service national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail à 7 millions de Canadiens, nous avons remis au Comité des exemplaires d'un mémoire récapitulatif dans lequel nous abordons, le plus succinctement possible, un sujet à la fois très vaste et très complexe aussi simplement et franchement que nous le pouvons. Vous savez, monsieur le président, qu'il n'est pas facile de décrire une question aussi compliquée en si peu de mots.

[*Text*]

We discuss the matter with the utmost frankness—warts and all, Mr. Chairman—because the time is long past for any equivocation on so important a matter to Canadians as the renaissance of their passenger railway. The years that the locusts have eaten have taken a heavy toll. Now it is high time to redress the balance. Canada again must join the vanguard to those nations which recognize that modern passenger rail is a vital part of their national infrastructure. These economic imperatives, when matched to social imperatives and those of our own national history, make the renaissance of passenger rail in this country one of the most challenging items on our national agenda today. I know from the concerns of this committee that you most probably share this view. So our brief to you is designed to provide a series of background notes to your very welcome inquiry and to sketch out the situation from the perspective of the management team of VIA.

Since preparing the brief in March, I have been much encouraged by the progress made in VIA acquiring control of key stations. Subject to Treasury Board approval, we have signed agreements to buy the Trois-Rivières and Winnipeg stations and we have leased the Gare du Palais at Québec City for 70 years. Moreover, I recently visited VIA's first intermodal station, the Gare du Lévis, and I am happy to report to senators that our renovations there are being carried forward with careful regard to both passenger comfort and historical restoration. I am optimistic that agreement will be reached on a direction for VIA's acquisition of key stations.

The second matter, which I want to mention briefly, Mr. Chairman, is dealt with at some length in our brief to you. I refer to VIA's recent report to the federal government on the feasibility of high-speed passenger rail in this country. With normal modesty, I may say that this may prove to be a landmark for passenger rail. Never has such a critical aspect of the passenger service been studied so thoroughly, for so long, by so many eminent Canadian and international experts in the railway industry and from other disciplines. Without rehearsing the contents of our brief on that subject, nor of our high-speed report itself which is to be released shortly, let me briefly set that pivotal report in a total context of VIA's national modernization plan. It should not be judged in isolation from our overall approach.

With our consultants from Canada's two great national railways, CN and CP, those from Britain, France and Japan, as well as other Canadian experts, we have concluded that a high-speed rail link in the Québec-Windsor Corridor could be commercially viable—that is, it can pay back its capital and interest and return a surplus to the national books of account. It

[*Traduction*]

Nous abordons le sujet avec la plus grande franchise, sans aucune fioriture, monsieur le président, parce que le temps des équivoques sur une question aussi importante pour les Canadiens qu'est la renaissance du service de transport de voyageurs est depuis bien longtemps révolu. Il est temps de remédier à l'incurie des années passées, il faut aujourd'hui rétablir l'équilibre. Une fois de plus, le Canada doit joindre le rang des pays qui reconnaissent qu'un service moderne de transport de voyageurs constitue un élément vital de l'infrastructure nationale. Lorsqu'on compare les impératifs économiques, aux impératifs sociaux et à la trame de notre histoire nationale, on constate que la rentabilisation du service de transport de voyageurs représente l'une des missions les plus exaltantes du Canada aujourd'hui. Je sais, pour avoir entendu les arguments du Comité, que la plupart d'entre vous êtes probablement d'accord avec moi. Le mémoire que nous présentons se veut donc un éventail de notes d'information mises à la disposition de l'enquête que vous effectuez actuellement et que nous accueillons avec plaisir; il a également pour but d'exposer la situation du point de vue de l'équipe de gestion de VIA.

Depuis la rédaction du mémoire en mars dernier, je dois signaler que je suis très encouragé par les progrès réalisés par la société VIA en ce qui a trait à l'acquisition de stations ferroviaires clés. Toujours sous réserve de l'approbation du Conseil du trésor, des accords ont été conclus pour nous porter acquéreurs des gares de Trois-Rivières et de Winnipeg et nous avons, bien sûr, loué la Gare du Palais à Québec pour une période de 70 ans. En outre, j'ai visité dernièrement la première gare intermodale de VIA, la Gare de Lévis, et je suis heureux de signaler aux honorables sénateurs que les rénovations que nous effectuions là actuellement sont faites en tenant compte le plus possible aussi bien du confort des passengers que du caractère historique. J'ai grand espoir que le projet d'acquisition par VIA Rail de gares d'importance sera entériné.

La deuxième question que je veux aborder brièvement, monsieur le président, est traitée de long en large dans le mémoire que nous avons déposé. Je veux parler bien sûr du dernier rapport de VIA présenté au gouvernement fédéral sur la faisabilité d'un service de transport voyageurs par train rapide au Canada. En toute modestie, je crois pouvoir dire que cette réalisation pourrait être un point marquant dans le service ferroviaire du Canada. Jamais aspect aussi critique du service passagers n'a-t-il été étudié plus en profondeur, pendant si longtemps, et ce, par de nombreux spécialistes canadiens et internationaux de l'industrie ferroviaire et d'autres disciplines. Sans vouloir passer en revue le contenu de notre mémoire sur la question, ni celui du rapport sur les trains rapides qui devrait être publié sous peu, permettez-moi de vous situer brièvement ce rapport d'une importance capitale que je replacerai dans le contexte global du plan de modernisation national de VIA Rail et qui ne doit pas non plus être évalué séparément de notre approche globale.

De concert avec nos experts-conseils des deux grands réseaux ferroviaires du Canada, le CN et le CP, de même qu'avec ceux de la Grande-Bretagne, de la France et du Japon et d'autres spécialistes canadiens, nous en sommes venus à la conclusion qu'une liaison ferroviaire rapide dans le corridor Québec-Windsor pourrait être commercialement viable, c'est-

[*Text*]

would be prudent to verify our findings through rigorous, more detailed engineering and market studies. However, this must be the first time in many decades that Canada has had before it a potentially profitable proposal for a service of its national passenger railway. As we all know, Canada's passenger railway has fallen into decline over the last three decades. An almost infinite variety of intricate measures are now needed to reform it and revitalize it to serve us well into the 21st century. In this revitalization, the high-speed corridor development is merely the central core, the heart of renewal of a great national system, from coast to coast. It would be of little utility for us to revive the heart and leave the limbs to wither into decay and disuse.

I submit that Canada really should seriously consider following the road already being taken by other advanced nations, by modernizing its passenger railway with that state-of-the-art high-speed electric train technology so brilliantly pioneered by the French and the Japanese. However—and this is a most important qualification—we should only contemplate this where the traffic densities and patterns indicate a bottom-line performance adequate to repay the considerable investment involved. We at VIA are not about to propose a subsidized project here. Our bottom-line review of high-speed rail from Montréal to Toronto via the national capital tells us at this point that it can meet our demanding entrepreneurial criteria. We are strongly hopeful that detailed engineering studies, with a further level of confidence, will further confirm this and we frankly believe they will, at this moment. We would never consider approaching the government to fund so large a project without this essential assurance firmly in our hands. VIA needs no more deficits, in my view.

I must also emphasize to you that we are not reaching for the stars in the technological sense either, Mr. Chairman. The French and the Japanese have already a tested, established, proven technology now generating operating profits on some of their high-speedlines. This knowledge remains to be adapted deftly and prudently to our particular Canadian operating conditions. We have no need to re-invent the wheel; we can simply modify it to suit our special needs. Nor should we regard the Montréal-Ottawa-Toronto high-speed line as being merely local or even regional in its potential impact or importance. It will sit astride a catch-basin where dwell two-thirds of our Canadian population. It will be there to serve them as frequently as they wish, in rapid passage between the twin capitals of English and French Canada and this national capital city. For Western and Atlantic Canadians, it will serve as their fast, modern bridge across central Canada, linking our coasts through revitalized eastern and western transcontinental trains, which are now also under comprehensive study at VIA.

[*Traduction*]

à-dire qu'on pourrait recouvrer capital et intérêts, et déclarer un excédent dans les comptes nationaux. Il ne serait que prudent de notre part de vérifier nos conclusions par le biais d'études rigoureuses et plus détaillées en matière d'ingénierie et de marché. Toutefois, cela doit être la première fois en de nombreuses décennies que le Canada se voit offrir une proposition potentiellement rentable concernant la mise en service d'un réseau ferroviaire national de transport de voyageurs. Comme nous le savons tous, le service passagers au Canada est en déclin depuis les trois dernières décennies et une infinie variété de mesures compliquées sont aujourd'hui nécessaires pour reformer ce service et le revitaliser pour qu'il puisse répondre à nos besoins même au 21e siècle. Cela dit, l'aménagement d'un corridor où circuleraient des trains grande vitesse est pratiquement le point central, le cœur du renouvellement d'un grand réseau national d'un océan à l'autre. Il serait futile de réanimer le cœur du réseau ferroviaire en laissant les artères principales se décomposer.

A mon avis, le Canada devrait songer sérieusement à emboîter le pas aux autres pays déjà avancés dans ce domaine en modernisant son réseau de transport passagers grâce à l'application des techniques de pointe en matière de construction des trains électriques rapides si brillamment mises au point par la France et le Japon. Cependant, et c'est là un élément des plus importants, nous ne devons envisager une telle mesure que dans les corridors où la densité du trafic et la répartition des déplacements laissent prévoir un rendement de premier plan qui suffirait pour rembourser les investissements considérables qu'il faudra consentir. Les gestionnaires de la société VIA ne sont pas prêts à proposer la subvention d'un projet de ce genre. L'étude que nous avons faite d'un service de transport rapide entre Montréal et Toronto en passant par la capitale nationale indique que ce projet répond à nos critères exigeants d'entrepreneurs. Nous espérons fortement que les résultats des études détaillées d'ingénierie, viendront confirmer nos prédictions et ainsi accroître notre confiance, et nous croyons franchement qu'il en sera ainsi. Bien sûr, nous ne songerions jamais à pressentir le gouvernement pour lui demander de subventionner un projet aussi important sans avoir en main cette assurance essentielle. A mon avis, VIA n'a besoin d'aucun autre déficit.

Je dois aussi vous signaler que nous ne visons pas des objectifs inatteignables non plus, au sens technologique, monsieur le président. Les Français et les Japonais disposent déjà d'une technologie établie, qui a fait ses preuves et ces deux pays exploitent aujourd'hui certains de leurs trains rapides avec profit. Ces connaissances doivent être adoptées prudemment à notre situation particulière au Canada. Nous n'avons pas besoin de réinventer la roue, nous pouvons simplement la modifier pour l'adapter à nos besoins précis. Eu égard à l'importance ou aux répercussions possibles de la liaison rapide Montréal-Ottawa-Toronto, il ne faut pas envisager ce lien ferroviaire simplement comme un réseau local ou même régional. Ce réseau traversera une région où vivent les deux tiers de la population canadienne. Le service devra être aussi fréquent que possible, les trains devront desservir rapidement les capitales du Canada anglais et du Canada français de même que la capitale nationale. En ce qui a trait aux Canadiens de l'Ouest et de l'Est, le réseau sera pour eux une espèce de pont ferro-

[*Text*]

So, the high-speed line is a great deal more than a project for central Canada. It is a rail bridge between all Canadians across the very heartland of our country.

Nor are we reaching for the stars in the economic sense, Mr. Chairman. We estimate that building the high-speed line will contribute mightily to employment. It will generate some 73,500 jobs for Canadians during the decade it will take to design, build and commission. In addition, it will provide economic fuel for a variety of engineering disciplines, our fledgling railway supply industry, for our steel industry and for numerous other suppliers. It can bring to Canada a new technology in a field in which Canada has been a leader—and still is in the sense of freight railways. It may even be that Canada can export this new knowledge. It is surely time to revive our ancient skills in the passenger rail field, so long neglected, so long dormant, so long fallow from disuse. I am sure commonsense dictates that the government will want to consider our project in the overall context of a plan for passenger transportation in Canada, with development of all modes fitting neatly together.

Now I really would like to reach for the stars. Personally, I believe with all my heart that, in addition to its economic and social benefits, this project can again help bring Canadians together as did the Great Railway to the Pacific a century ago. When Sir John A. Macdonald looked west, he saw that a steel ribbon must stretch out across our broad prairies, bestride our great mountains and touch the distant ocean to bind our nation together. So that railway was built and became part of our history, Last Spike and all.

Aujourd'hui, dans la capitale de notre pays, j'affirme sans hésitation que 110 ans plus tard, les chemins de fer de 1994 pourraient, de la même façon, nous aider à fortifier l'unité de la nation en rapprochant ses habitants et en franchissant les barrières qui quelques fois nous divisent. Chacun sait que les voyages ouvrent l'esprit et si les deux tiers d'entre nous peuvent facilement visiter Ottawa, Montréal ou Toronto, qu'ils habitent à l'intérieur ou à l'extérieur de ce triangle, en empruntant des moyens de transport à grande vitesse relativement peu coûteux, nous sommes certains que tous en viendront à mieux se connaître et se mériteront le respect et la compréhension de leurs semblables. Un tel résultat n'apparaîtra jamais dans la comptabilité de VIA et ne pourra être porté qu'au crédit des réalisations nationales. Pour le tourisme, les nouvelles liaisons ferroviaires auront un attrait puissant et indéniable, en particulier sur nos voisins américains, semblable à celui qu'exercent leurs homologues entre Paris et Lyon ou Tokyo et Osaka.

C'est donc dans un tel contexte que nous vous demandons de considérer la proposition de liaisons à grande vitesse comme l'un des principaux éléments du plan de modernisation natio-

[*Traduction*]

viaire moderne permettant de traverser rapidement tout le Canada central et reliant nos océans grâce à des trains transcontinentaux qui font actuellement aussi l'objet d'une étude complète chez nous. C'est donc dire que la liaison rapide est beaucoup plus qu'un projet pour le Canada central. Il s'agit d'un pont ferroviaire qui traverse le centre du pays et établit un lien entre tous les Canadiens.

Monsieur le président, je ne crois pas non plus que nous visions des objectifs inatteignables sur le plan économique. Nous estimons que la construction de cette liaison rapide stimulera au possible l'emploi chez nous, en effet, on créera environ 73 500 emplois pour les Canadiens au cours de la décennie durant laquelle ce réseau sera conçu, construit et mis en service. En outre, cette entreprise viendra stimuler une gamme de disciplines d'ingénierie, de même que le secteur de la fabrication de matériel ferroviaire qui est en déclin, notre industrie de l'acier et de nombreux autres fournisseurs. Ainsi, le Canada pourra se doter d'une nouvelle technologie dans un domaine pour lequel il est toujours chef de file, je parle ici du transport des marchandises. Il se pourrait bien que le Canada puisse exporter cette nouvelle technologie. Il ne fait aucun doute qu'il est temps aujourd'hui de revitaliser notre service de transport voyageurs négligé, inutilisé et laissé à lui-même depuis si longtemps. Toutefois, je suis certain que le bon sens fera en sorte que le gouvernement demandera à étudier notre projet qu'il replacera dans le contexte global d'un plan de transport des passagers au Canada auquel viendront se rattacher tous les modes de transport qui s'intègrent bien les uns aux autres.

Maintenant, j'aimerais vraiment vous parler de notre idéal. Personnellement, je crois de tout cœur qu'outre les avantages économiques et sociaux qu'il pourra apporter, ce projet peut une fois encore unir les Canadiens comme l'a fait le Grand-Tronc il y a un siècle. Lorsque Sir John A. Macdonald parlait de l'Ouest, il disait qu'une ceinture d'acier devrait s'étendre sur toutes les vastes prairies, traverser nos grandes montagnes et toucher l'océan lointain, pour ensuite unir notre peuple. Ce chemin de fer a été construit et fait partie de notre histoire, jusqu'au dernier crampon.

Today, in Canada's capital, I can affirm without hesitation that 110 years later the railways of 1990 could help us in the same way to strengthen the unity of our country by bringing its people closer together and bridging the obstacles that divide us. Travel broadens the mind, as the saying goes, and if two-thirds of us can get to Ottawa, Montreal or Toronto easily, whether we live inside or outside that triangle, by high-speed but relatively inexpensive means of transportation, it is certain that we will all come to know one another better and earn one another's respect and understanding. That's not a result that will ever show up in VIA's books—the only place we can enter it is on the credit side of Canada's achievements ledger. The new rail links will be an undeniably powerful tourist attraction, particularly for our American neighbours, in the same way that people flock to take the Paris-Lyon and Tokyo-Osaka trains.

This is the context in which we are asking you to consider the proposed high-speed rail links as one of the main elements

[*Text*]

nale de VIA. Si ce projet constitue la pierre angulaire du plan de revitalisation des services voyageurs . . .

Senator Macdonald: Mr. Chairman, there is no translation.

Senator Riley: Mr. Chairman, is there any way the translation service can be checked before we commence our meetings? Should it not be properly checked to ensure that it is in proper working order, since this causes delay and some embarrassment? There is no reason why it cannot be properly adjusted before we sit down to a meeting.

Mr. Franche: The project is the cornerstone of our revitalization plan of passenger rail. Nevertheless, all parties in this new program will work together for the benefit of all Canadians. We believe that the technical studies will reinforce our preliminary views with respect to the financial viability of this project. It is only then that we would consider seeking authority to proceed prudently with this project.

Today, I have talked about reaching for the stars, and I am reminded that the motto of the Royal Canadian Air Force, another mode of transportation, was "Per ardua ad astra." If VIA is reaching for the stars, and I believe in some senses we are, that motto is perhaps one we could borrow for VIA from history and the RCAF. There will certainly be plenty of adversity before our grand task is done.

Not unlike that other Canadian railway of long ago, the task was not easy then and it will not be easy for us today. Yet it is full of high challenges and promise for our nation, despite those often apparently intractable frustrations of redressing the decades of neglect. For those of us at VIA it is the entrepreneurial adrenalin of potential success and, indeed, profit. We will take pride in profit in many senses, Mr. Chairman. In the tradition of that great enterprise from Sir John A's era, somehow we plan to make it all happen, as he did. We hope to have full support of Parliament and of our 26 million shareholders. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Franche. Before we proceed with questioning, Senator Riley, I should like to inform you that I have just been told that at the end of this session the translation system in this room will be looked at and rebuilt if necessary.

Senator Riley: That does not help us in the investigation of the operation of VIA Rail.

Senator Muir: Especially when you miss all the pearls of wisdom from Mr. Franche.

The Chairman: Senator Riley, do you have any questions?

Senator Riley: This statement which you just made, Mr. Franche, is it a condensation of the brief which was presented to us?

[*Traduction*]

in VIA's national modernization plan. If this project is the corner stone of the passenger service revitalization plan—

Le sénateur Macdonald: Monsieur le président, il n'y a pas d'interprétation.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, est-ce qu'il y a moyen de vérifier s'il y a interprétation avant que nous commencions nos délibérations? Ne devrions-nous pas vérifier comme il le faut pour que tout soit prêt quand viendra le temps de commencer nos travaux de sorte que l'on ne soit pas en retard ni gênés? Je ne vois pas pourquoi tout ne pourrait pas être prêt avant que nous ne commencions de siéger.

M. Franche: Ce projet est la pierre angulaire de notre plan de relance du service de transport des voyageurs. Néanmoins, toutes les parties intéressées devront travailler ensemble au mieux des intérêts de tous les Canadiens. Nous croyons que les études techniques viendront étayer notre position première quant à la viabilité financière du projet. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous songerons à demander les pouvoirs nécessaires pour entreprendre, avec prudence, la réalisation du projet.

Aujourd'hui, j'ai parlé de nos idéaux et l'on me dit que la devise de l'Aviation royale Canadienne, autre transporteur, était «Per ardua ad astra». Si VIA veut atteindre ses idéaux, et je crois qu'à certains égards c'est le cas, peut-être pourrions-nous emprunter ce mot d'ordre. Il y aura certainement beaucoup d'adversité avant que nous ne puissions réaliser notre grande tâche.

Tout comme pour la construction de l'autre réseau ferroviaire canadien il y a bien longtemps de cela, la tâche n'était pas facile à ce moment-là et elle ne le sera pas non plus pour nous aujourd'hui. Pourtant, une telle réalisation offre plein de défis et de promesses à notre pays, malgré ces nombreuses frustrations, qui paraissent souvent sans guérison, que suppose le redressement de décennies de négligence. Pour nous, de la société VIA, c'est l'essence même des succès que nous envisageons et en fait de la rentabilité. Monsieur le président, tous les bénéfices que nous en retirerons, nous en serons fiers, nous marcherons dans le sillage de Sir John A Macdonald et nous nous proposons bien d'arriver à nos fins, tout comme lui. Nous espérons pouvoir compter sur l'appui plein et entier du Parlement et de nos 26 millions d'actionnaires. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Franche. Avant de passer aux questions, sénateur Riley, on vient de me dire qu'à la fin de la séance, le système d'interprétation dans cette pièce sera examiné et réparé si nécessaire.

Le sénateur Riley: Mais cela ne nous aide pas dans notre étude de la société VIA Rail.

Le sénateur Muir: Surtout quand vous manquez toutes les perles de sagesse de M. Franche.

Le président: Sénateur Riley, avez-vous des questions?

Le sénateur Riley: Monsieur Franche, la déclaration que vous venez tout juste de faire est-elle un condensé du mémoire que vous nous avez présenté?

[*Text*]

Mr. Franche: I believe it is an add-on to the brief because the brief goes on to many areas. This was written on March 31.

Senator Riley: Are we free to question you on the original brief called "The Renaissance of Passenger Rail?"

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: In the original brief dated March 31, I note that you make reference on several occasions to the bottom-line approach. Would you explain in detail just what you mean by the bottom-line approach?

Mr. Franche: What we are trying to achieve here is to have, on those lines where it is feasible, a financial performance least costly to the government or possibly profitable and, at the same time, marry with this, in terms of our bottom line, those lines that are in the national interest that we know are financially lost but are necessary for social and economic reasons for the country and also for the development of tourism. We cannot in our bottom line take into account tourism benefits, but it is appropriate to be considered by those who pass final judgment on the performance of VIA as to what we contribute either to national unity, social programs or tourism programs while, at the same time, looking at our overall financial performance. It is obvious that we will never make any money on the bottom-line principle going to such places as Senneterre or Churchill, or even operating a transcontinental service which I often call a series of hotels on wheels. You have enough trouble making money with a hotel but when you put it on wheels it is much more complicated. At the same time, if we can renovate our fleet and improve the way of doing things, at least we can minimize the cost and, therefore, we improve that bottom line but not to the extent of making a profit. It is different when we come to the corridor, because there we believe that the high-speed project would be a profit in operating a railway over the next 25 years.

Senator Riley: Mr. Franche, apart from the central core, the high-speed service in the highly populated areas, particularly from Quebec to Windsor via Ottawa and Montreal, although you hope eventually to make a profit on these lines, you state that you will never expect to make a profit on the eastern and western transcontinental lines. Do you not at the same time recognize the necessity for providing rail passenger service in those areas covered by these eastern and western lines?

Mr. Franche: That is exactly what I have been trying to say, that it is a necessity and that it is part of our responsibility to provide that service, but that part of it cannot be done on a profitable basis and will be done at a minimum cost, taking into account that we provide an essential service to certain areas of the country. That is part of not only revitalizing the core but also taking care of the limits.

[*Traduction*]

M. Franche: Elle s'ajoute au mémoire parce que ce document aborde de nombreuses questions. Il a été rédigé le 31 mars, il y a environ deux mois.

Le sénateur Riley: Pouvons-nous vous interroger sur le mémoire initial intitulé «La renaissance des chemins de fer voyageurs?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Dans le mémoire initial daté du 31 mars, je remarque que vous parlez à plusieurs reprises de cette approche de base. Pouvez-vous nous expliquer en détail ce que vous voulez dire?

M. Franche: Ce que nous visons pour ces réseaux, lorsque cela sera possible, c'est d'atteindre une certaine performance financière à moindres frais pour le gouvernement, le réseau étant probablement plus rentable; en même temps, nous voulons relier les lignes ferroviaires que nous savons être financièrement désastreuses, mais qu'il nous faut maintenir en service pour des raisons économiques et sociales de même que pour l'expansion du tourisme. Dans notre approche de base, nous ne pouvons tenir compte des avantages du tourisme, mais je crois que ceux qui jugent le rendement de VIA devraient en tenir compte et se demander dans quelle mesure nous participons à l'unité nationale, quelle contribution nous apportons aux programmes sociaux, aux programmes de tourisme tout en essayant d'atteindre une certaine performance financière globale. Il est évident que nous ne ferons jamais d'argent en desservant Senneterre ou Churchill ou même en exploitant un service transcontinental que j'appelle souvent un hôtel sur roues. C'est déjà assez difficile d'exploiter et de rentabiliser un hôtel mais lorsque vous le mettez sur roues, c'est beaucoup plus compliqué. En même temps, si nous pouvons renouveler notre matériel roulant et améliorer notre gestion, à tout le moins nous pouvons minimiser les coûts et par conséquent améliorer le service de base sans pour autant réaliser un profit. La question du corridor est différente parce que, à notre avis, avec le train grande vitesse, nous exploiterions un réseau ferroviaire avec profit au cours des 25 prochaines années.

Le sénateur Riley: Monsieur Franche, vous reconnaissez, bien sûr, qu'exception faite du réseau central, du train grande vitesse dans les régions très peuplées, particulièrement de Québec à Windsor via Ottawa et Montréal, vous reconnaissez, dis-je bien, que même si vous espérez un jour rentabiliser ces liaisons, vous ne vous attendez pas à ce que les lignes transcontinentales de l'Est et de l'Ouest soient rentables. En même temps, ne reconnaissez-vous pas la nécessité d'offrir un service de transport voyageurs dans ces régions?

M. Franche: C'est exactement ce que j'essaie de faire comprendre, c'est-à-dire que c'est là une nécessité et qu'il nous incombe en partie d'offrir ce service, que ce service non plus ne sera pas rentable, mais qu'on pourrait l'offrir à un coût minimum, en tenant compte du fait que nous offrons un service essentiel à certaines régions du pays. Cela ne s'inscrit pas seulement dans le plan de relance du réseau central, mais on reconnaît les limites qui nous sont imposées.

[*Text*]

Senator Riley: You mentioned tourism. Do I understand you to say that there is no immediate need for the concentration on providing improved service for tourism at the present time?

Mr. Franche: I did not say that, Mr. Chairman.

Senator Riley: I am asking you if that is what I understood.

Mr. Franche: No, I do not think I made any reference to not providing service for tourism. In fact, the transcontinental train, especially the western one, is definitely a tourist train.

Senator Riley: You can understand why I misunderstood. It is very difficult to follow what you are saying because of this technical device that is supposed to provide us with a proper method of following what you are saying.

In your major brief of March 31, you concentrated on the Quebec-Windsor corridor. If I understood the brief correctly, you also mentioned that it would take decades to upgrade to provide service for the eastern and western transcontinental; is that correct?

Mr. Franche: I have difficulty agreeing that I concentrated on that in my brief. I referred basically to customer service being the key and to special interest group enthusiasm as being imperative. The main challenges are good management, improving the quality of service, undertaking rapid modernization and re-defining practical framework, which is a question of legislation. I referred to the sharing of tracks. I referred to some of the problems we have had with the LRCs, and I also talked of the development of the new train for the transcontinental service, which is a prototype train. I also mentioned the study we have just undertaken regarding what will be the ultimate purpose of the transcontinental. Then I talked of faster trains on the border. I believe my brief covered the whole area. It is definitely not a brief on high speed only, since it covers many areas.

Senator Riley: You did mention that it would take a long time for upgrading, providing adequate rail passenger service both east and west on the transcontinental.

Mr. Franche: Providing the improved service on the transcontinental has an appreciable lead time to it. At the moment we are looking at the possibility of converting some of the transcontinental cars and operating them in line with what you saw at that Beech Grove type of facility. We are looking at improving and developing this prototype train, and that will take about four years. Building trains has a long lead time.

We have decided to build four maintenance facilities at Montreal, Toronto, Halifax and Winnipeg, which will serve all our trains and shop the transcontinental. That will improve the quality of the maintenance, and we hope to have less failures. The Toronto facility will be operational next year at this time. Montreal will be operational in either the late fall of 1985 or the spring of 1986. Similarly, for Winnipeg, it will be the spring of 1986. We hope that Halifax will be operational around 1986 or 1987. Certain things are happening faster than that, because new cars have a long lead time.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Vous avez parlé du tourisme. Vous dites bien qu'il n'est pas nécessaire de se concentrer immédiatement sur un service amélioré pour le tourisme?

M. Franche: Je n'ai pas dit cela, monsieur le président.

Le sénateur Riley: Je vous demande si c'est ce qu'il faut comprendre.

M. Franche: Non, je ne crois pas que j'ai parlé du service offert au tourisme. En fait, le train transcontinental, tout particulièrement celui qui va dans l'Ouest, est sans aucun doute un train de tourisme.

Le sénateur Riley: Vous comprenez ma méprise. Il est difficile de vous suivre à cause du mauvais fonctionnement de cet appareil qui est censé nous permettre de vous écouter convenablement.

Dans votre mémoire principal du 31 mars, il a été question surtout du corridor Québec-Windsor. Si j'ai bien compris, il faudrait des décennies pour améliorer les tronçons est et ouest du service transcontinental. Est-ce exact?

M. Franche: J'ai peine à croire que mon mémoire ait porté avant tout sur ce point. J'ai parlé surtout du service client, qui est le cœur de notre service et de l'enthousiasme qu'il faudrait susciter chez des groupes d'intérêts spéciaux qu'il était nécessaire de développer. Au nombre des principaux impératifs il faut compter une bonne gestion, l'amélioration du service, la modernisation rapide et la redéfinition du cadre d'activités, qui relève de la loi. J'ai parlé de la mise en commun des voies; de quelques problèmes que nous avons éprouvés avec les LRCs; de la mise au point du prototype d'un nouveau train pour le service transcontinental, de l'étude que nous venons d'amorcer sur le but ultime du transcontinental et, enfin, des trains frontaliers plus rapides. Bref, mon mémoire semble avoir épuisé la question. Il ne porte sûrement pas sur la vitesse exclusivement: Il couvre bien d'autre domaines.

Le sénateur Riley: Mais vous avez dit qu'il vous faudrait longtemps pour améliorer la situation et offrir un service voyageurs transcontinental adéquat, à l'est aussi bien qu'à l'ouest.

M. Franche: A condition de disposer d'un délai appréciable pour assurer ce service transcontinental. Nous envisageons présentement la possibilité de convertir certaines voitures du service transcontinental et de les utiliser sur des parcours comme celui que vous avez observé à Beech Grove. Nous entendons améliorer et mettre au point ce train prototype. Il nous faudra pour cela environ quatre ans. La construction d'un train souffre de longs délais.

Nous construirons des ateliers d'entretien à Montréal, Toronto, Halifax et Winnipeg. Ils nous serviront pour tous nos trains, y compris le transcontinental. Ainsi, nous améliorerons nos travaux d'entretien et réduirons les pannes. Le train pour Toronto circulera l'an prochain, vers le mois de mai; celui de Montréal, en fin d'automne 1985 ou au printemps de 1986; celui de Winnipeg, au printemps de 1986; celui d'Halifax sera prêt, espérons-nous, en 1986 ou 1987. Toutefois, certaines autres choses se produiront auparavant, car pour les nouvelles voitures, les délais impartis sont longs.

[*Text*]

Senator Riley: I believe you described the prototype at a previous meeting. Would you describe that again and give us a time schedule for the prototype? I am talking about the prototype that is envisaged for the eastern and western transcontinental.

Mr. Franche: We are developing the prototype right now. It is starting on its design phase.

Senator Riley: So it has started?

Mr. Franche: Yes, it has. We hope by the end of August a decision will be taken as to whether it will have single-or double-decker cars. That basic decision has to be taken. We are now working with UTDC and Bombardier on that issue. We hope to build, starting in about the summer of 1985, and by about 1986 we hope to have something ready for running, that is, one locomotive and four coaches of different designs in order that they may be tested for two winters and two summers. We do not expect that to be ready before 1988. To be honest, I do not foresee it going into production until 1989. Let us remember that this is development work and that we will face difficulties that will have to be corrected. I am referring to the same types of difficulties that we, unfortunately, faced with the LRC, but at least we will do it only on a prototype basis. We will try different systems and methods. At this stage, I would guess that the date for complete new equipment would be 1989 and not 1988. That is our schedule at the moment, but it is a development schedule with all of the problems inherent in development work.

Senator Riley: What is the estimated cost of the prototype, that is, the one that you hope to have in operation by 1988 or 1989 at the latest? You talk about one locomotive and four cars. What would be the cost of the locomotive?

Mr. Franche: I do not know about the cost of the locomotive, but the total cost of the total project is roughly $33 million. I say "roughly" because we do not have specifications. At this stage we are doing the engineering and I know that we will tear parts out, replace them and test them. It is what we call in the business a Level C type of estimate and not a Level B type.

Mr. Guiney, who has been involved inthis project as Vice-President, Operations, tells me that the locomotive that will be off the shelf will cost, roughly, $2 million. However, there are many development, trial and repair costs in this type of estimate. The trainset of four cars and one locomotive will cost, roughly, $33 million.

Senator Riley: When you talk about a trainset, are you describing one locomotive and four cars?

Mr. Franche: Right.

Senator Riley: And you estimate the total cost to be $33 million?

Mr. Franche: Right.

Senator Riley: And that includes design, testing and what else?

Mr. Franche: Running on tracks.

Senator Riley: Running on tracks until it is in operation?

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Vous avez décrit ce prototype, lors d'une séance antérieure. Voudriez-vous le faire à nouveau et nous exposer le calendrier de l'assemblage du prototype qui deviendra le Trasncontinental est et ouest.

M. Franche: Le prototype en est actuellement au stade des études.

Le sénateur Riley: C'est donc parti?

M. Franche: Oui. Nous espérons avoir choisi d'ici la fin d'août des voitures à pont unique ou double. C'est une importante décision que nous devons faire. Nous y travaillons maintenant avec UTDC et Bombardier. Nous espérons commencer les travaux à l'été de 1985 et que, vers 1986 nous serons prêts à rouler, c'est-à-dire que nous aurons une locomotive et quatre voitures de différentes conceptions pour que nous puissions en faire l'essai durant l'hiver et deux étés. Nous ne croyons pas que le tout sera prêt avant 1988. A vrai dire, je ne crois pas que nous commencerons la production avant 1989. Souvenons-nous qu'il s'agit ici d'un travail de conception et qu'il nous faudra corriger des difficultés en cours de route. Je parle des mêmes difficultés que nous avons malheureusement éprouvées avec les LRCs mais du moins, ici, nous travaillerons sur un prototype, pour faire l'essai de divers systèmes et de diverses méthodes. En ce moment-ci je fixerais même vers 1989, et non 1988, la date où la construction du nouveau matériel sera terminée. Tel est notre calendrier pour le moment, mais il s'agit en somme d'un calendrier de travail avec toutes les difficultés qu'il comporte.

Le sénateur Riley: Quel est le coût estimatif du prototype que vous espérez pouvoir mettre en circulation en 1988, ou en 1989 au plus tard? Vous avez parlé d'une locomotive et de quatre voitures. Combien coûterait la locomotive?

M. Franche: Je l'ignore, mais le coût du projet dans son ensemble est d'environ 33 millions de dollars. Je dis «environ» parce que nous n'avons aucune précision. Nous en sommes au stade des études et je sais que nous retirerons des pièces pour les remplacer et en faire l'éssai. C'est ce que le jargon du métier appelle une estimation de niveau C et non de niveau B.

M. Guiney, qui a participé à ce projet comme vice-président des opérations, me dit que la construction de la locomotive coûtera environ 2 millions de dollars. Toutefois, il y a beaucoup de mises au point, d'essais et de réparations qui entrent dans une estimation de ce genre. Ce train de quatre voitures et d'une locomotive coûtera environ 33 millions de dollars.

Le sénateur Riley: Quand vous parlez de ce train, vous entendez la locomotive et les quatre voitures?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Et vous en estimez le coût total à 33 millions de dollars?

M. Franche: C'est exact.

Le sénateur Riley: Ce qui comprend les études, les essais et quoi d'autre?

M. Franche: L'essai sur voie ferrée.

Le sénateur Riley: L'essai sur voie ferrée jusqu'à son utilisation?

[*Text*]

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: Although your 1989 deadline is not definite because the design has not been accepted, can we expect to have either the eastern continental section or the western continental section trainset, consisting of one locomotive and four cars, at the cost of $33 million?

Mr. Franche: I believe the train set in question will have been torn apart, inspected and put back together. I do not know what we will do with it at the stage. This prototype, to make sure that I am well understood, has a dual function. It is to be what we call a short train to travel long distances with a small number of cars and, secondly, to be the basic design also of the *Transcontinentals*. That is its dual purpose so that we have a minimum of types of equipment, and that we have equipment that is interchangeable. At that stage in 1989, I do not know what we will do with the equipment. I cannot assure members of this committee that it will be put on transcontinental service, because normally transcontinental service requires 10, 12 or 15 cars. I am sure that you, Mr. Chairman, and the honourable senators know that the *Ocean* is a rather lengthy train—

Senator Riley: As was the *Atlantic*.

Mr. Franche: As was the *Atlantic*.

Senator Riley: Mr. Chairman, those are all the questions I have at the present time. I may come back later.

Senator Muir: You, in VIA, like Amtrak, inherited what I would term a dog's breakfast. Can you give us an overview of what progress has been made since VIA Rail started to remedy some of the problems that existed previously?

Mr. Franche: I will try and recall what has happened over the years, and if I forget something, I am sure my officials will remind me.

First of all, we started transferring employees from two railways to ourselves. In order to train them towards better customer service and so forth, there is an extensive program of customer service in place at this very moment in time. We have built and started operating a new fleet of LRCs. We have had development problems, teething problems with the first order. These problems are now beginning to be resolved, but there are still some difficulties. There was a meeting today, for instance, on the locomotives and I do not yet know the results of that meeting.

The second order of LRCs will be coming on stream commencing in June with delivery of coaches, to be completed by some time in December of this year. These will have the improvements which we learned were necessary from our experience with the first part. We have converted a rail diesel car from the old system and old engines to Cummins engines, for example. We have back-shopped all cars. By "back-shopped", I mean a renovation close to what you have seen in the film; not quite to the same extent of electrical conversion, but stripping the inside, painting, cleaning and refurbishing with new upholstery and so forth. We have re-manufactured locomotives, and some of them are just now coming off the assembly line. We have up-graded tracks in different parts of

[*Traduction*]

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Bien que les délais qu'on vous a fixés en 1989 ne soient pas définitifs, parce que les études n'ont pas encore été acceptées, pouvons-nous espérer pouvoir utiliser la section est ou la section ouest de ce train continental, qui consiste en une locomotive et quatre voitures, construites au coût de 33 millions de dollars?

M. Franche: Je suppose que d'ici là, ce train aura été mis en pièces, inspecté et assemblé de nouveau. J'ignore ce que nous en ferons, pour le moment. Notons, pour dissiper toute confusion, que ce prototype a une fonction double. Il est, ce que nous appelons le train court qui franchit de grandes distances, avec un petit nombre de voitures, mais il est aussi le modèle de base pour les *Transcontinentaux*. Cette double fonction lui a été assignée, pour réduire au minimum les types de matériels et aussi pour que le matériel soit interchangeable. J'ignore ce que nous ferons en 1989 de ce matériel, et je ne saurais assurer aux membres du Comité qu'il sera affecté au service transcontinental car, normalement, il faut pour ce service dix, douze et même quinze voitures. Vous n'ignorez pas, monsieur le président, et vous, honorables sénateurs, que l'*Océan* est un train plutôt long . . .

Le sénateur Riley: Comme l'était l'*Atlantique*.

M. Franche: Comme l'était l'*Atlantique*.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'en est terminé avec mes questions. Je reprendrais peut-être plus tard.

Le sénateur Muir: Vous avez, à VIA comme à Amtrak, hérité ce que j'appellerais un fouillis. Pouvez-vous nous donner une idée des progrès réalisés depuis que VIA Rail a commencé à rectifier un peu la situation?

M. Franche: Je vais essayer de me souvenir de ce qui s'est produit au cours des années et, si j'oublie quelque chose, mes collègues me le signaleront.

Nous avons d'abord commencé par transférer les employés des deux chemins de fer. Nous disposons d'un programme complet, pour les former en vue d'assurer un meilleur service client, et ainsi de suite. Nous avons construit et commencé à utiliser une nouvelle flotte de LRC. Nous avons connu des difficultés de mise au point avec la première livraison. Toutefois, ces problèmes commencent maintenant à être réglés bien qu'il subsiste certaines difficultés. Par exemple, nous avons tenu aujourd'hui, sur les locomotives, une réunion dont je ne connais pas les résultats.

La deuxième commande de LRC commencera en juin et la livraison des voitures devrait se faire au cours de décembre, cette année. Ce matériel sera doté des améliorations que notre expérience nous a dicté de lui apporter. Nous avons, par exemple, modifié une voiture diesel, en convertissant le vieux moteur en moteur Cummins. Nous avons retourné toutes les voitures à l'usine. J'entends par là une rénovation, semblable à celle que vous avez vue sur le film; la conversion électrique ne sera peut-être pas aussi prononcée, mais le dépouillement intérieur, la peinture, le nettoyage, la remise à neuf et le rembourrage. Nous avons reconstruit des locomotives dont certaines sortent tout juste de la chaîne de montage. Nous avons amélioré la voie ferrée dans diverses régions du pays. Nous avons

[*Text*]

the country. We have developed a system with Air Canada for reserving tickets which we call the Reservia system. It is on the Air Canada computer and we operate it in conjunction with them.

We are now beginning to acquire stations, first of all, and start improving them. I was referring earlier, Mr. Chairman, to the Lévis-Lauzon station, for example. We have had approval and we have started construction on four maintenance facilities across the country at a cost of $306 million. These facilities will be in Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg. I was in Toronto just two weeks ago and the steel was coming out of the ground. This time next year, it will be in the servicing mode; about four months later, it will be in the repair mode. In short, these are some of the things that have happened, bearing in mind that basically, an organization did not exist when VIA was put in place and that we had to put that organization together. We had to solve labour problems; we had to solve relationship with the railways, involving agreements and many legal aspects. Also bear in mind, Mr. Chairman, that we did not have VIA legislation.

Senator Muir: That all sounds like a litany. I am sure you know as well as I do that VIA Rail's name is mud. All we hear are complaints, and one of the worst complainers is myself. I have often thought that, if you had a mandate to go out and discourage people from using VIA Rail, you could not have done much better in some areas. I do not say that facetiously, because many things can happen, but you wonder why they happen and what would be the reasoning behind it in dealing with the public. What is your view in answer to that? You also talked about labour relations. Do you feel that relations between VIA Rail and its workers is good, mediocre, bad, indifferent, at the moment?

Mr. Franche: Mr. Chairman, let me take the honourable senator's question in two parts. Frist of all, I would like to deal with the question of the relationship between our employees and our customers. As you quite rightly have said, and as we say in French, "cela laisse à désirer," in other words, it could be improved upon. I have referred to this in my brief. It is one of the key areas that we are, right now, addressing quite extensively. We are addressing it by having put in place, starting around mid-November, a full customer service training program for all employees of VIA, which will continue for the next two years. By "all" I mean all 3,500 employees. It is an extensive program and it is presented in three parts. What we call Customer Service I is a one-day training session which is delivered to groups of 25 employees at a time. This Customer Service I session has to precede Customer Service II, which is a one-week session. At the moment, we are carrying on some of these Customer Service II sessions on an experimental basis. These particular sessions will stop at the end of June because of our heavy workload during July and August. We will really start full blast on these sessions in about the third week in September, and carry on during the year. Finally, the third part, which we call Customer Service III, will be three half days following Customer Service II, in order to sustain the levels and establish various objectives for improving the service.

[*Traduction*]

mis en place, avec Air Canada, un système de réservation des billets: le système Réservia, qui fonctionne à l'aide de l'ordinateur d'Air Canada.

Nous nous procurons des gares, puis les améliorons. Voilà ce que nous avons fait. Je parlais plutôt, monsieur le président, de la gare de Lévis-Lauzon. Ce projet a été approuvé et nous commencerons dans diverses régions du Canada la construction de quatre ateliers d'entretien qui coûteront 306 millions de dollars. Ils seront situés à Halifax, Montréal, Toronto et Winnipeg. J'étais à Toronto il y a deux semaines et l'armature de fer sortait tout juste des fondations. A cette époque, l'an prochain, nous en serons à l'étape des services; quatre mois plus tard, ce sera celle des réparations. Bref, voilà certains des événements qui se sont déroulés, et il ne faut pas oublier qu'il n'existait aucun organisme lors de la mise en place de VIA et que nous avons dû en créer un; il nous a fallu régler des conflits ouvriers, et aplanir certaines difficultés, souvent d'ordre juridique, provenant des accords avec les chemins de fer. N'oublions pas non plus, monsieur le président, que nous n'avons pas profité d'une loi VIA.

Le sénateur Muir: Cette liste semble bien longue, mais vous savez aussi bien que moi que VIA Rail jouit d'une bien piètre réputation. Nous n'entendons que des plaintes et je suis l'un de ceux qui en formule le plus. Il m'est souvent arrivé de penser que, si vous aviez été mandaté pour dissuader les gens d'utiliser VIA Rail, vous n'auriez pas mieux réussi dans certaines régions, et je ne plaisante pas en le disant; car bien des choses peuvent se produire, mais on se demande pourquoi elles se sont produites et comment le public les accepterait. J'aimerais savoir ce que vous pensez à ce sujet? Vous avez ensuite parlé des relations de travail. Estimez-vous que, sur ce point, les relations VIA Rail sont, en ce moment, bonnes, médiocres, mauvaises ou quelconque?

M. Franche: Monsieur le président, je vais diviser en deux la question de l'honorable sénateur. D'abord, les relations entre nos employés et notre clientèle au sujet de laquelle vous avez dit à juste titre, comme on le dit en français, qu'elles laissent à désirer. C'est à dire qu'on pourrait les améliorer. J'en ai parlé dans mon mémoire. C'est un des principaux domaines que nous étudions sérieusement en ce moment. Nous alons, pour cela, instituer vers la mi-novembre un programme de formation pour les employés de VIA dans le domaine du Service-client. Il se poursuivra au cours des deux prochaines années. Par employés, j'entends ici les 3,500 employés de VIA. C'est un programme très complet qui comprend trois parties. Par Service-client (I, nous entendons la séance d'information d'une journée qui est donnée à des groupes de vingt-cinq employés à la fois et qui est l'introduction nécessaire au Service-Client II. Pour le moment, nous faisons l'essai de quelques séances du Service-Client II. Il y aura relâche à la fin de juin, à cause de la lourde charge de travail qui nous incombera en juillet et en août, mais les cours reprendront vers la troisième semaine de septembre pour se poursuivre durant le reste de l'année. Enfin, la troisième partie, que nous appelons Service-client III, comprendra trois demi-journées. Elle fera suite au Service-client II. On y fixera différents objectifs pour l'amélioration du service et on y exposera les moyens d'en maintenir la qualité.

[*Text*]

Mr. Chairman, what is improtant in this program is that VIA's management is so committed to this program that Customer Service I, the one-day session, is always given by the President or the Vice-President of VIA. I, personally, since mid-November, have undertaken 15 of these one-day sessions. I have done them in Moncton, Winnipeg and Toronto. During these sessions, we deal with the employees and explain what we are attempting to achieve. The impact is beginning to be felt on employees because they realize that we are serious, and they understand what we are striving for.

We also hold special sessions for our supervisors and managers. I attend those on a regular basis. I go to those sessions for half a day or a day. The number is not as high as 3,500 employees, but that is one of the things we are doing in that regard. I do not know how many presidents of companies attend training situation sessions, but I attend those because I think they are very important. You have put your finger on something which is extremely important, and that is one area where we think we will be able to correct the situation faster than the equipment. As far as conductors employed by CN and CP are concerned, they are beginning to fit into those training sessions. We have had good results on that. We have reached an agreement with the two railroads that if their conductors come in contact with the travelling public they should attend those training sessions.

With respect to labour relations, we have succeeded in integrating the former employees of CN and CP into VIA. We had a difficult time morale-wise when reductions in our services took place in November of 1981. We are not hiding that fact. That had a very negative effect on our employees, but they are now beginning to see that we want to succeed. We started campaigns which increased our ticket sales. We are putting an effort into the training sessions, and they appreciate that effort. That also has the benefit of stabilizing employment in the company, especially because those sessions are held during slow periods and not during July and August. Those are held when there is not so great a demand for employees to work on trains. We commence those training sessions then so that our employment situation is stabilized.

This week we will negotiate with CBRT a series of issues. I do not know if we will succeed in those negotiations, but perhaps that will put it to the test. We will know next week whether we have succeeded in improving certain of the aspects of our relationship with the union. From union officials I get the feeling that we now have a better climate than we had a year or a year and a half ago, especially just after November of 1981, but the climate is not perfect.

Senator Muir: Of course one can never reach that. Were not those employees impressed—I am—with the president of the company going down to talk to them? Did that not make them feel better? I realize that depends on what you said to them. Very few presidents of companies go down to the employees and talk to them, but I think it is important that that be done.

[*Traduction*]

Monsieur le président l'important dans ce programme est, je pense, le fait que la direction de VIA est à ce point engagée dans ce programme de formation que la séance de cours journée de Service-client I est toujours donnée par le président ou le vice-président de VIA. Depuis la mi-novembre, j'en ai moi-même donné 15, à Moncton, à Winnipeg et à Toronto. Durant ces séances, nous exposons aux employés ce que nous essayons de réaliser. Déjà, les répercussions se font sentir chez les employés qui voient bien que nous sommes sérieux et que nous concevons clairement le but à atteindre.

Nous avons tenu aussi des sessions spéciales pour nos surveillants et nos gestionnaires. J'y participe régulièrement, à raison d'une demie journée ou d'une journée entière. On n'y trouve pas 3 500 participants mais c'est quand même une des mesures de formation que nous avons prises. J'ignore combien de présidents de sociétés prennent part à des séances de formation, mais j'y assiste moi-même parce que je les crois très importantes. Il nous faut isoler les points les plus névralgiques et, précisément, la formation en est un où il nous sera possible, croyons-nous, de corriger la situation plus rapidement qu'ailleurs, dans le secteur du matériel, par exemple, Nous avons commencé à inscrire les chefs de trains du CN et du CP à ces séances de formation et nous avons obtenu de bons résultats. Les deux sociétés ferroviaires ont convenu que, leurs chefs de train étant en rapport avec le public, doivent recevoir cette formation.

Quant aux relations de travail, nous avons réussi à intégrer à VIA Rail les employés du CN et du CP. Nous reconnaissons que le moral de notre personnel était à la baisse, lorsqu'il nous a fallu réduire nos services en novembre 1981. Cette mesure nécessaire a eu sur notre personnel de mauvaises répercussions. Mais je crois que nos employés commencent à comprendre que nous sommes fermement résolus à réussir. Nous avons lancé des campagnes qui ont augmenté nos ventes. Nous nous appliquons à nos séances de formation et notre zèle est apprécié. Ces séances contribuent aussi à stabiliser l'emploi à VIA Rail, surtout parce qu'elles ont lieu durant les périodes de relâche, et non pas au cours des mois de juillet et d'août: c'est-à-dire le temps de l'année où la demande pour des employés de chemins de fer n'est pas très élevée. Nous allons donc commencer ces séances d'information pour stabiliser notre personnel.

Cette semaine, nous allons discuter avec le FCCT un certain nombre de questions. J'ignore si nous réussirons dans ces négociations, qui seront en quelque sorte une épreuve. Nous saurons la semaine prochaine si nous sommes parvenus à améliorer certains aspects de nos relations avec ce syndicat, dont les représentants me laissent entendre que nos relations sont meilleures aujourd'hui qu'il y a douze ou dix-huit mois, surtout juste au lendemain de novembre 1981. Mais le ciel n'est pas sans nuage.

Le sénateur Muir: Sans doute. Le personnel a-t-il été favorablement impressionné—moi je l'ai été en tout cas—de voir le président d'une société se déplacer pour causer avec eux? S'en sont-ils sentis mieux? Évidemment, tout dépend de ce qu'on leur a dit. Bien peu de présidents de sociétés vont causer avec leur personnel, mais je crois qu'il est important de constater que l'un deux l'a fait.

[*Text*]

Mr. Franche: Some employees have written to me and have told me that if I were able to spend a whole day with them—with what they presumed to be my busy schedule—it must be damn important. I told them that it was very important and that their survival and my survival depended on that. I always walk the train and talk to my employees if they are not busy with customers, because customers come first. Our employees have referred to those training sessions, and I have been to them, and now I expect to attend a CS II training session.

I attended the first two trial sessions held ten days ago in Cornwall of the customer service training program. That training program is, by the way, very innovative. We actually ask employees to put together a three to five minute video during the four days they spend there showing customer service problems they might face and how they might solve them. Two of our employees put a video together and were very proud of it. They had never done anything similar to that before. The first one dealt with the elderly and the problems they encounter when travelling by train; the second dealt with the handicapped and the problems they encounter when travelling by train. The program consists of employees telling employees how to improve our service. That program is rather experimental and that is why it will terminate at the end of June. We will assess that during July and August.

Senator Muir: Do other members of senior management get around to the rank and file?

Mr. Franche: The first visible program we implemented before customer service training was Operation Front-line. Under that program every executive of VIA, including myself, spends one day a year in uniform with the employees. I intend to do another day during the month of June. I worked at Central Station during October of last year as a ticket examiner. I must tell you that one red cap told me that it was the first time he saw a ticket examiner arrive at work with a chauffeur. We put a film together about that program. The success of it has been such that 180 managers in the company are now doing the same thing. Managers in the company dress in the various uniforms of our employees and spend a day learning the ropes. Some of them have worked as bartenders, some as ticket examiners, others preparing sandwiches, and others working as ticket agents. We have pooled our knowledge together so that we can learn from that collectively. So, to answer your question, yes, we have 180 managers of the company spending one day working as an employee at some level, somewhere, at some time. That does not disturb the organization of the company because that is spread around.

Senator Muir: Because management is overloaded at times and spends a good deal of the time sitting around doing nothing. I think that you have a great thing going and I am glad to hear about it. The reason I posed that question was that a pres-

[*Traduction*]

M. Franche: Certains employés m'ont dit par écrit que si j'étais capable de passer toute une journée avec eux, malgré mon calendrier probablement chargé, ces cours doivent être très importants. Je leur ai répondu qu'ils étaient en effet très importants et que leur survie aussi bien que la mienne en dépendait. Je me promène toujours dans le train, pour parler à mes employés, s'ils ne sont pas occupés avec la clientèle, car la clientèle vient en premier lieu. Mes employés m'ont parlé des cours de formation auxquels j'ai assisté avec eux. Je vais maintenant participer aux séances de formation CS-2.

Au fait, j'ai pris part il y a dix jours, à Cornwall, aux deux premiers cours du programme de formation du service-client. Ce programme soit dit en passant, fourmille d'innovations. Nous demandons, effectivement, aux employés, de produire une émission vidéo de trois à cinq minutes, au cours des quatre jours qu'ils passent à la formation, pour illustrer les problèmes qui se présentent dans le service-client et les moyens de les surmonter. Deux de nos employés ont réalisé une émission vidéo dont ils étaient très fiers. Ils n'avaient rien fait de ce genre auparavant. Le premier plan traitait de soins particuliers à donner aux personnes âgées et le second, aux infirmes. En vertu de ce projet, des employés sont censés dire aux autres employés comment améliorer notre service. On entreprend ce projet à titre expérimental et c'est pourquoi il se terminera à la fin de juin. Nous procéderons à une évaluation en juillet et en août.

Le sénateur Muir: Y a-t-il d'autres membres de la haute direction qui se mêlent aux employés subalternes?

M. Franche: Le premier programme tangible que nous avons mis en œuvre avant d'entreprendre la formation du personnel du service aux clients a été le programme intitulé «Opération Front-line». Dans le cadre de ce programme, tous les cadres de VIA, y compris moi-même, passons une journée par année en uniforme avec les employés. J'ai l'intention de répéter l'expérience pendant une autre journée au cours du mois de juin. J'ai travaillé à la gare centrale en octobre de l'an dernier comme examinateur des billets. Je dois vous dire qu'un employé du service aux clients m'a dit que c'était la première fois qu'il voyait un examinateur de billets arriver au travail avec un chauffeur. Nous avons tourné un film sur ce programme et le succès en a été tel que 180 gestionnaires de la société en font maintenant autant. Les différents cadres de la société portent divers uniformes d'employés et passent une journée à apprendre les rudiments du métier. Certains d'entre eux travaillent comme barmans, d'autres comme examinateurs de billets, d'autres encore préparent des sandwichs ou travaillent comme préposés aux billets. Nous avons rassemblé nos connaissances de façon à pouvoir apprendre collectivement. Par conséquent, pour répondre à votre question, oui, nous avons 180 gestionnaires de la société qui passent un jour à travailler comme employé à quelque niveau que ce soit, quelque part, à un moment donné. Cela ne perturbe pas l'organisation de la société parce c'est très bien réparti.

Le sénateur Muir: Étant donné que l'administration est parfois surchargée et passe beaucoup de temps à ne rien faire, je pense que vous avez là un grand projet qui est mis de l'avant et je suis heureux d'en entendre parler. La raison pour laquelle

[*Text*]

ident of the Sydney Steel Corporation some time ago—and I am not sure of his name—put on the dirtiest overalls he could find and wandered around the plant and, when asked what he was doing, told people that he was the floor sweeper. By doing that he found out the real feeling of his employees.

Getting back to labour management—and there are representatives of the CBRT present today—there is a small problem in the Montreal station. You have said that those representatives are members of the Labour/Management Health and Safety Committee. They think that that is working fairly well, and I can be corrected by the members of the committee if I am wrong in understanding that, but they have to wait six weeks before a small job is done because of the amount of paperwork involved.

Mr. Franche: They are referring to what is called the "dungeon". I have been to the "dungeon". We are going to fix that up at a cost of approximately $100,000. That is in our agreement with CN and we are getting ready to call for tenders for that work. I made a commitment that the hole would be fixed up, and it will be. They call that the "dungeon".

Senator Muir: I used to be involved in labour management production committees, and we would meet once a week. That was separate from my union involvement. Many of the problems the employees may have thought were serious or that management may have thought were serious were ironed out before negotiations took place, rather than having those problems build up and be magnified just before negotiations took place. The unions seems to think that that is a good idea. Some unions do not want to get involved in that because they think that the committee is cutting in on the activities of the union. What do you think about that?

Mr. Franche: We encourage co-operation between our management and different groups through committees. I meet approximately twice a year with all union representatives, the local chairman, the president and vice-president. We air our concerns and discuss them at those meetings. For example, the problem relating to the "dungeon" unfortunately had to escalate to that level, but I told them it would be fixed. I told them we had a small bureaucratic problem with that but gave them my word that that would be fixed. I am a great believer in meeting long before there is a crisis, because it is too late when the crisis occurs. We should meet a couple of times during the year and in that way some of the problems would not escalate to a regular battle.

Senator Muir: Sometimes they have a problem that is very important to them and some of your senior people do not hear about it, but by meeting with them you find out that it was not really a big problem after all and with a little action the problem gets solved.

Mr. Franche: The danger that I face as president, Mr. Chairman, is that I might isolate myself in an ivory tower. For that reason, it is the operation front lines, the customer services, walking to the train and having lunch with some of our employees, that enables us to keep contact with them without destroying the management relationship between the supervi-

[*Traduction*]

j'ai posé cette question est qu'un président de la Sydney Steel Corporation il y a quelque temps—et je ne suis pas sûr de son nom—a revêtu les plus sales survêtements qu'il a pu trouver et s'est promené autour de l'usine et lorsqu'on lui a demandé ce qu'il faisait, il a répondu qu'il était le balayeur. Ce faisant, il a découvert le véritable sentiment de ses employés.

Pour en revenir aux relations patronales-syndicales—et il y a des représentants du CBRT ici aujourd'hui—il se pose un petit problème à la gare de Montréal. Vous avez dit que ces représentants sont membres du Labour Management Health and Safety Committee. Ils pensent que cela fonctionne très bien, et les membres du Comité peuvent me corriger si je fais erreur, mais ils doivent attendre six semaines avant qu'un petit travail soit exécuté en raison de la paperasserie en cause.

M. Franche: Ils font allusion à ce qu'on appelle le «donjon», j'ai moi-même visité le «donjon». Environ 100 000 $ ont été alloués pour régler cette question. C'est prévu dans notre accord avec le CN et nous sommes sur le point de lancer des appels d'offres pour ce travail. Je me suis engagé à ce que le tout soit réparé, et il le sera. C'est ce qu'on appelle le «donjon».

Le sénateur Muir: J'ai déjà fait partie des comités de production patronaux syndicaux et nous nous réunissions une fois par semaine. C'était bien sûr en plus de ma participation syndicale, mais un grand nombre des problèmes que les employés peuvent avoir jugés très sérieux ou que la direction peut avoir jugés sérieux étaient pratiquement réglés avant que les négociations commencent, plutôt que de laisser ces problèmes faire boule de neige se s'aggravent avant que les négociations aient été entamées. Les syndicats semblent croire que c'est une bonne idée. Certains syndicats ne veulent pas s'engager parce qu'ils pensent que le Comité intervient dans les activités du syndicat, mais qu'en pensez-vous?

M. Franche: Nous encourageons la collaboration entre notre direction et différents groupes par le truchement des comités. Je rencontre à peu près deux fois par an tous les représentants syndicaux, les présidents locaux, le président et le vice-président. Nous exposons nos préoccupations et en discutons lors de ces réunions. Par exemple, le problème lié au «donjon» malheureusement a dû faire surface à ce niveau mais je leur ai dit que je le réglerais. Je leur ai dit également que nous avions un petit problème bureucratique mais je leur ai donné ma parole que je m'en occuperai. Je crois fermement qu'il vant mieux se réunir avant qu'il y ait crise. Nous devrions nous rencontrer une couple de fois au cours de l'année et faire en sorte que les problèmes ne prennent pas des proportions de crise.

Le sénateur Muir: Parfois, ils ont un problème qui est très important pour eux et certains de vos dirigeants n'en entendaient pas parler, mais en vous réunissant, vous découvrez qu'il ne s'agissait pas vraiment d'un très grave problème et moyennant certains efforts, le problème est réglé.

M. Franche: Le danger auquel je fais face à titre de président, Monsieur le président, c'est que je m'isole dans une tour d'ivoire. C'est pourquoi grâce à l'opération dite «première ligne», aux services aux clients, aux visites que l'on rend aux employés et aux déjeuners que l'on prend avec eux on maintient le contact sans détruire la relation administrative entre le

[*Text*]

sors and themselves. Gradually, we may change things, but it does not come instantly. Of course, it comes easier for me because I am in Montreal. That is why the next operation of the frontline will be in Toronto. Following that, I will do one in Winnipeg and then in Moncton or Halifax.

Senator Muir: You are talking a good line and I find it difficult to disagree with you on what you are talking about. You talked about reservations and, here again, I come back to this Windsor-Quebec corridor which is vitally important to VIA Rail. By concentrating everything on this corridor, you have a tendency to forget about other parts of the country. Mr. Renouf is shaking his head in the negative. He is from Halifax.

Mr. Harold A. Renouf, Q.C., Chairman, VIA Rail Canada Inc.: Mr. Chairman, if I may interrupt, I should like to remind you that it is a national company.

Senator Muir: By developing everything you can on the corridor, are you going to forget about all these small lines and say that you cannot do too much on them and you will let Voyageur or Acadian lines take them over, or do something like that? Is that the purpose?I

Mr. Franche: Mind you, the bus line would love that.

Senator Muir: We had them here as witnesses. They are happy when you give bad service, particularly from Sydney to Port Hawkesbury and Sydney to Halifax.

Mr. Franche: Mr. Chairman, that is one of the things we have to be extremely careful of. It is obvious that at the start when 60 per cent of your business is one place and you do not know where to "donner de la tête," you ask where do you solve all the problems, and you address that. We are now addressing some of the problems in the other areas. For example, next Monday we will be reintroducing what we now call the "panorama", a train service from Winnipeg to Edmonton, with three days a week to Prince Rupert, direct with sleeper service and everything else. That is an improvement which was required. We have, subject to your opinion, Mr. Chairman, improved the Gaspé service. We may have given you trouble at Christmastime, but we have improved it and it has been very popular. Next Monday we are inaugurating the new service from Port Hawkesbury to Halifax. On that service we have put in a reservation system in order to prevent some of those unfortunate incidents which occur—not too frequently, but at times—of standing-room only being available.

Senator Muir: It happens very often, especially when there are students travelling back to university.

Mr. Franche: We have put in a reservation system that will help us in that regard. There are certain things like that that we are doing in order to improve that service, including re-establishing the Edmundston-Moncton line next fall. These are some of the areas that we are trying to improve, but at times

[*Traduction*]

superviseur et le personnel. Progressivement, nous pouvons changer ces choses, mais cela ne se fait pas du jour au lendemain. Bien sûr, cela m'est plus facile parce que je suis à Montréal. C'est pourquoi nous passerons ensuite à l'attaque à Toronto. Puis, ce sera à Winnipeg et à Moncton ou à Halifax.

Le sénateur Muir: Vous parlez sagement et il m'est difficile de vous contredire à ce sujet. Vous avez parlé de réservations, et ici à nouveau, j'en reviens à ce corridor Windsor-Québec qui est d'une importance vitale pour VIA Rail. Mais en vous concentrant absolument sur ce corridor, vous avez tendance à oublier les autres parties du pays. M. Renouf secoue la tête en signe de négation. Il vient de Halifax.

M. Harold A. Renouf, c.r., président, VIA Rail Canada Inc.: Monsieur le Président, si vous me permettez d'interrompre, j'aimerais vous rappeler qu'il s'agit d'une société nationale.

Le sénateur Muir: En exploitant dans la mesure du possible le corridor, allez-vous oublier les autres petites lignes et dire que nous ne pouvons trop nous y consacrer et laisser les lignes Voyageurs ou Acadienne accaparer ces réseaux? Est-ce le but visé?

M. Franche: Remarquez, les lignes d'autocar adoreraient cela.

Le sénateur Muir: Nous les avons ici comme témoins. Elles sont heureuses lorsque vous donnez un mauvais service, plus particulièrement entre Sydney et Port Hawkesbury et Sydney et Halifax.

M. Franche: Monsieur le président, c'est l'une des choses pour lesquelles nous devrons être extrêmement prudents. Il est évident que dès le début lorsque 60 p. 100 de vos affaires sont en une seule place et que vous ne savez pas où «donner de la tête», pour dire comment résoudre tous les problèmes, vous vous tournez vers cela. Nous nous attaquons maintenant à certains des problèmes dans les autres régions. Par exemple, si je me tourne vers l'Ouest, le fait que lundi prochain nous représenterons ce que nous appelons maintenant le panorama qui sera un service de train entre Winnipeg et Edmonton et trois jours par semaine en direction de Prince Rupert directement, avec un service de couchettes et tout le reste, je pense que c'est une amélioration qui était nécessaire. Nous avons, sauf votre respect, monsieur le président, amélioré le service de Gaspé. Nous pouvons vous avoir donné des problèmes à l'époque de Noël, mais nous l'avons amélioré et ce service a été très populaire. Lundi prochain, nous inaugurons le nouveau service entre Port Hawkesbury et Halifax. Nous avons alors organisé un système de réservation afin d'empêcher les malheureux incidents qui ne sont pas trop fréquents, mais qui parfois se produisent tout de même, et je veux ici parler des trains qui sont bondés.

Le sénateur Muir: Cela arrive très fréquemment, surtout lorsqu'il s'agit d'étudiants qui retournent à l'université.

M. Franche: Nous avons instauré un système de réservation qui les aidera à cet égard. Il y a certaines choses du genre que nous faisons pour améliorer ce service, notamment rétablir la ligne entre Edmonton et Moncton l'automne prochain. Ce sont là certains des domaines que nous essayons d'améliorer, mais

[*Text*]

we are hard pressed to solve everything. I think the maintenance facilities in Halifax, as well as in Winnipeg, will be improved.

Senator Muir: Did the CTC give you permission a few days ago to abandon the second train from Sydney to Port Hawkesbury for one year?

Mr. Franche: The CTC approved our scheme, which was to abandon one train from Sydney to Port Hawkesbury five days a week, but not on Fridays or Sundays, where we proposed to go as far as Sydney and back, because we know there is weekend business that has to be accommodated. They also approved that we operate our new schedule between Port Hawkesbury and Halifax on a one-year experimental basis where we will report the results every month. We are quite hopeful that the schedule will meet the requirements of the traffic at the moment.

Senator Muir: Why were you advertising the schedule of this Port Hawkesbury train that you are putting on, before the CTC gave permission to abandon the line? Why were you so sure?

Mr. Franche: We are never sure. We always put a little rider down below just as the airlines do. They say "Subject to CTC approval." Basically, we have to launch it and explain it because we do not want to start running a service on June 3 and not have any people travelling on it. It takes a while for people to realize that that service exists. That is part of public affairs.

Mr. Renouf: If I may supplement, Mr. Chairman, it also has to be incorporated into the schedules. Mr. Chairman, may I address what I think may be a misunderstanding, as I have heard the discussion today, which relates to the corridor. What VIA was saying in respect of the corridor related to high-speed service. By addressing that, and to that extent stressing that, by no means should we, or, with due respect, the members of this committee, consider that the regular services would thereby be diminished or ignored. We were addressing the application of high speed, and by that I mean speeds at 150 to 190 miles an hour or from 275 to 375 kilometres. That kind of service can only be achieved where you have short distances and a high-density population. That aspect was the corridor reference in this document and in the annual report, and in some of the speeches of the president.

If I may, I should like to address the honourable senator's question a little differently. Recognizing that it is the right of this committee to examine VIA back to 1977—and that right is without question—I would like to address the years 1983 and 1984 to date because it is that year and that partial year for which the president and I are responsible. We came in charge in November and December 1982, respectively. I have chosen six points to mention. The first point is that we have reorganized the management and the regions to fit VIA into our concept of the future, which is the provision of service to the Canadian people as represented by passengers and poten-

[*Traduction*]

parfois nous subissons d'extrêmes pressions pour résoudre tout. Je pense que des installations d'entretien à Halifax, ainsi qu'à Winnipeg, seront améliorées.

Le sénateur Muir: Avez-vous été autorisés par la CCT il y a quelques jours à abandonner le second train de Sydney à Port Hawkesbury pour un an?

M. Franche: La CCT a approuvé notre plan qui consistait à abandonner un train de Sydney à Port Hawkesbury cinq jours par semaine, mais non les vendredis ou les dimanches, où nous nous proposions de nous rendre jusqu'à Sydney aller-retour parce que nous savons qu'il y a des voyageurs la fin de semaine qui doivent être desservis. Elle a également donné son approbation pour que nous appliquions notre nouvel horaire entre Port Hawkesbury et Halifax de façon expérimentale pendant un an pourvu que nous fassions un compte rendu des résultats tous les mois. Nous sommes très optimistes et croyons qu'ils répondront aux exigences de la circulation pour le moment.

Le sénateur Muir: Pourquoi avez-vous annoncé l'horaire de ce train de Port Hawkesbury avant que la société vous donne la permission d'abandonner la ligne? Pourquoi étiez-vous si sûr?

M. Franche: Nous ne le sommes jamais. Nous ajoutons une clause, tout comme les sociétés aériennes le font, qui dit «sous réserve de l'autorisation de la CCT» et essentiellement, nous devons lancer notre projet et l'expliquer parce que nous ne voulons pas commencer à donner un service le 3 juin sans qu'il y ait assez de personnes pour s'en servir. Il faut un certain temps aux gens pour se rendre compte de l'existence d'un service. C'est du domaine des affaires publiques.

M. Renouf: Si je puis compléter votre assertion, monsieur le président, vous devez aussi l'incorporer dans vos horaires. Monsieur le président, permettez-moi de dire que je pense qu'il y a un malentendu, d'après ce que j'ai entendu de la discussion aujourd'hui, en ce qui a trait au corridor. Ce que VIA Rail dit au sujet du corridor a trait à un service à grande vitesse. En prenant les choses sous cet angle et dans une certaine mesure en insistant là-dessus, il n'est nullement question sauf votre respect que nous les membres de ce Comité envisagions que ce service régulier devrait par là être diminué ou laissé de côté. Il s'agissait de l'utilisation de trains rapides se déplaçant à des vitesses de 150 à 190 milles à l'heure ou de 275 à 375 kilomètres. Ce genre de service ne peut être réalisé que si nous avons de courtes distances et une haute densité de population. Cet aspect avait trait à la référence au corridor dans ce document et dans le rapport annuel, et dans certains discours du président.

Si vous me le permettez, j'aimerais présenter aux honorables sénateurs la question sous un angle légèrement différent. Si l'on reconnaît que c'est le droit du Comité d'examiner VIA Rail depuis 1977—et que ce droit est sans conteste—j'aimerais étudier les années 1983 et 1984 jusqu'à ce jour parce que c'est cette année et cette année partielle dont le président et moi-même sommes responsables. Nous avons cette responsabilité depuis novembre et décembre 1982 respectivement. J'ai choisi six points à mentionner. Premièrement nous avons réorganisé la gestion et les régions afin d'intégrer VIA Rail à notre concept de l'avenir qui est de fournir un service à la population

[*Text*]

tial passengers. Secondly, ands it has already been addressed, there is a massive retraining program. That I would illustrate by mentioning the amount of $6 million in our budget for retraining. The third point is well into a management information system which would permit us to get the kind of detailed information that an intelligent management needs to run a company. Fourthly, we came in and lapsed almost $100 million in terms of the estimates that we inherited for 1983. Obviously, there is an element of cost control. Fifthly, we already addressed the interim maintenance facility in Montreal which has been operational now for almost a year and the permanent facilities have already been addressed and started in Toronto and Montreal. This is all toward the end of providing the type of service we want to provide to the passenger and potential passenger. All of these measures have been carried out since late 1982. With or without modesty, Mr. Chairman, I would put them on the record because I think that VIA and its management should be recognized for those achievements. At the same time, it should be subject to criticism from management. Yes, we have made some mistakes as well.

Senator Muir: Thank you, Mr. Renouf. Your position is probably like that a politician, when you are right no one remembers and when you are wrong no one forgets.

I have another point I would like to mention. You may think that it is a trivial one but I do not. Some time ago I called on your great computerized system to Moncton and I had some people with me. The telephone rang some 21 times before I received an answer. Why would something of this sort happen? After all, some people would say after the first five or six rings that nobody is there. This system was supposed to solve everthing, this great toll free line.

Mr. Renouf: As the president has already indicated, our reservation system is in need of massive upgrading. Indeed, we are working with Air Canada and others to develop what we call "Reser-VIA 3", in the house language of VIA. So, yes, the reservation system in that sense needs to be taken to a new generation and at this moment we do not have that new generation. Thus, we and the passengers are caught by the overloading of the system. With respect to your telephone call, I do not have enough technical knowledge in that respect, Mr. Chairman, and I would like to turn it back to the president.

Mr. Franche: I believe we had a few instances where there were some delays in the answering of calls. I do not know whether or not that is what occurred in your case, senator. It is usually something which happens around long weekends and especially last Christmas it was terrible. I do not recall whether or not we had some technical problem at some stage with some of the lines in that area, either on the weekend or at some other time. However, that is not our standard. Incidentally, we monitor the number of calls, how long they take to answer and so forth. Do you recall when this occurred, senator?

[*Traduction*]

canadienne représentée par les voyageurs et les voyageurs éventuels. Deuxièmement, et on en a déjà parlé, il y a l'important programme de recyclage. J'illustrerais ce point en mentionnant la somme de 6 millions de dollars consacrés dans notre budget au recyclage. Le troisième point se retrouve bien dans le système d'information administrative qui nous permettrait d'obtenir le genre d'information détaillée qu'un gestionnaire intelligent doit avoir pour administrer une société. Quatrièmement, après notre arrivée, nous avons annulé presque 100 millions de dollars du budget dont nous avions hérité pour 1983. De toute évidence, il y a un élément de contrôle des coûts. Cinquièmement, nous nous sommes déjà attaqués aux installations d'entretien provisoires de Montréal qui sont opérationnelles maintenant depuis presque un an et aux installations permanentes déjà en place à Toronto et à Montréal. Et tout cela afin de fournir le type de service que nous voulons fournir aux passagers et aux passagers éventuels. Toutes ces mesures ont été prises depuis, si vous voulez, la fin de l'année 1982. Avec ou sans modestie, monsieur le président, je tiens à les mentionner parce que je pense que VIA Rail et sa direction devraient être reconnues pour leurs réalisations. En même temps, cela devrait être sujet à des critiques de la part de la direction. Oui, nous avons commis certaines erreurs également.

Le sénateur Muir: Merci, monsieur Renouf. Votre position est probablement comme celle d'un homme politique, lorsque vous agissez bien, personne ne s'en souvient et lorsque vous avez tort, personne ne l'oublie.

Il y a un autre point que j'aimerais mentionner. Vous penserez peut-être que c'est anodin mais ce n'est pas mon avis. Il y a quelque temps, j'ai appelé votre grand système informatisé à Moncton. La sonnerie a retenti près de vingt fois avant que je reçoive une réponse. Pourquoi quelque chose du genre devait-il arriver? Après tout, certaines personnes diraient après les cinq ou six premiers coups que personne n'est là. Ce système était censé résoudre tous les problèmes, cette fameuse ligne gratuite.

M. Renouf: Comme le président l'a déjà indiqué, notre système de réservation a grandement besoin d'être amélioré. En fait, nous travaillons avec Air Canada et d'autres sociétés pour élaborer ce que nous appelons le «Réserve-VIA 3», dans la jargon de VIA Rail. Par conséquent, oui, le système de réservation en ce sens a besoin d'être amélioré et dans le moment nous n'avons pas cette nouvelle génération. Par conséquent, nous et les voyageurs sommes à la merci du surchargement du système. En ce qui a trait à votre appel téléphonique, je n'ai pas suffisamment de connaissances techniques à cet égard, monsieur le président, et j'aimerais m'en remettre au président.

M. Franche: Je crois que dans certains cas nous avons connu de légers retards à répondre aux appels. Je ne sais pas si c'est ce qui s'est vraiment produit dans votre cas, sénateur. Cela se produit habituellement pendant les longues fins de semaine et surtout pendant la dernière période de Noël. Je ne me souviens pas que nous ayons eu des problèmes techniques à un stade donné avec certaines des lignes dans ce secteur, que ce soit la fin de semaine ou à un autre moment. Toutefois, ce n'est pas la norme. Incidemment, nous contrôlons le nombre d'appels, le temps qu'il faut pour y répondre etc. Vous rappelez-vous ce qui s'est produit, sénateur?

[*Text*]

Senator Muir: Not offhand, no. If you are monitoring and if I were in your position when this incident occurred, then whoever was supposed to be there answering would not be there the following week as far as I am concerned. They would be off to some other job. After all, you must give service to the people, you know that better than I do. The monitoring system should tell you just how long these calls take. In this day and age, surely you can tell how long a call takes to be answered.

Mr. Franche: A note was just passed to me, senator, which says that—

Senator Muir: Does it say that Muir is crazy or something?

Mr. Franche: No, that the average response time is 21 seconds.

Senator Muir: With respect to the question of reservations, tickets and so on, could I go to Young's in Sydney or Brown's Travel in North Sydney and get a VIA Rail ticket?

Mr. Franche: It depends on whether or not the travel agent is recognized by VIA. If it has a VIA accreditation then, of course, VIA tickets can be obtained. I do not know specifically about the two you have mentioned, senator.

Senator Muir: I do not know if they are accredited, either. I was using them as examples.

Mr. Franche: Most of the larger travel agents sell our tickets, yes.

Mr. Renouf: In supplement, Mr. Chairman, if a particular ticket agent has a computer then he can tap into our system.

Senator Muir: What is being done by VIA Rail and the travel companies in order to promote VIA? Do you find that the travel agencies are co-operating and that those involved will encourage people to take the train?

Mr. Franche: We do have promotions offering discounts, which we advertise in the newspapers, and programs for citizens over 60. We also have different promotions for the travel agents. For example, travel agents who achieve a certain level of sales are given different types of encouragement. They can win free trips on VIA. At the same time, however, we do monitor these agencies and those who do not sell are taken off the list of VIA ticket agents. Our sales representatives visit all of the travel agencies to ensure that they are knowledgable with respect to tours and that they display material promoting our tours. We give them special discount fares and some of them receive a certain percentage of sales. We encourage them to promote tours and so forth. We are becoming more and more aggressive with respect to promoting travel agencies to sell tickets since they are well spread out across the country and they can give better service to customers.

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Non pas à première vue. Si vous contrôlez et si j'étais dans votre situation lorsque cet incident s'est produit celui qui était supposé répondre à l'appel n'occuperait certainement plus son poste quant à moi la semaine suivante. Cette personne serait à la recherche d'un autre emploi. Après tout, vous devez donner un service à la population, vous le savez mieux que moi. Le système de contrôle devrait vous dire exactement la durée de ces appels. À notre époque, vous pouvez certainement savoir combien de temps il faut pour répondre à un appel.

M. Franche: Une note vient tout juste de m'être transmise sénateur et elle dit que . . .

Le sénateur Muir: Dit-elle que Muir est fou ou quelque chose du genre?

M. Franche: Non, que le temps de réponse moyen est de 21 secondes.

Le sénateur Muir: En ce qui a trait à la question des réservations, des billets etc., pourrais-je m'adresser à Young, à Sidney, ou à Brown Travel, à North Sidney, pour obtenir un billet de VIA Rail?

M. Franche: Tout dépend si l'agent de voyage est reconnu ou non par VIA Rail. S'il est accrédité par VIA Rail, bien sûr, on peut y obtenir des billets de VIA Rail. Je ne sais rien de précis au sujet des deux que vous avez mentionnés, sénateur.

Le sénateur Muir: Je ne sais pas s'ils sont accrédités ou non. Je m'en servais à titre d'exemples.

M. Franche: La plupart des agents de voyage les plus importants vendent nos billets, oui.

M. Renouf: J'aimerais ajouter, monsieur le président, que si un agent particulier a un ordinateur il peut se brancher sur notre système.

Le sénateur Muir: Que fait VIA Rail et les autres sociétés de voyage pour promouvoir VIA Rail? Trouvez-vous que les agences de voyage collaborent et incitent la population à prendre le train?

M. Franche: Nous avons des promotions sous forme de réductions, que nous annonçons dans les journaux, et des programmes pour les citoyens de plus de 60 ans. Nous avons différentes promotions pour les agents de voyage. Par exemple, les agents de voyage qui atteignent un certain niveau de ventes reçoivent différents types d'encouragement. Ils peuvent gagner des voyages gratuits à bord de VIA Rail. En même temps, toutefois, nous vérifions ces agences et celles qui ne vendent pas sont rayées de la liste des agents de vente de VIA Rail. Nos représentants de vente visitent toutes les agences de voyage pour s'assurer qu'elles sont bien au courant des excursions et qu'elles montrent bien les brochures de promotion de nos excursions. Nous leur accorderons des réductions spéciales sur les billets et certaines d'entre elles reçoivent un certain pourcentage des ventes. Nous les encourageons à promouvoir les excursions etc. Nous devenons de plus en plus agressifs en ce qui a trait à la promotion et nous voulons que les agents de voyage vendent des billets puisqu'ils sont bien répartis à travers le pays et peuvent donner un meilleur service aux clients.

[*Text*]

Senator Muir: I have one final question, Mr. Chairman, before you rule me out of order. I am being greedy when there are so many other members of the committee here who would like to ask questions. When VIA sets up maintenance centres in Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg, will VIA be able to carry out the same type of work as is being carried out at Beech Grove?

Mr. Franche: No. Beech Grove is what we call the main shop.

Senator Muir: I presume you have been there?

Mr. Franche: No, not to Beech Grove. I have visited all the CN maintenance facilities in Canada. The type of work being carried out at Beech Grove will be the type we will farm out to CN in order to carry out the whole of the work. Our maintenance facilities are for the rapid servicing of equipment. The train comes into the shop, locomotive and all. It is inspected, washed and cleaned within a few hours and is back out in the yard ready to be spotted for the morning train. Most of this type of work is carried out on the 12 to 8 shift. We also have an area for what we call heavy repairs or maintenance, but nothing to the extent we saw in the film.

We do have shops where air conditioning units can be lifted out and replaced and overhauled, et cetera. This type of work is done in the main shops, which is their purpose. I am speaking now of Montreal and Toronto. In Halifax, the trains are cleaned and fueled and put back out on the track in a few hours. This work is always done inside, which allows for a better job being done. The ice is removed off the cars and so forth.

Senator Muir: So rebuilding, repairs and work of that type all go to the CN main shops?

Mr. Franche: The LRC comes in every four or five days for immediate repairs, and we send it back out and it is good for a month and a half on the road.

Instead of back-shopping on a five-year basis, our intention is to move towards component change-outs. That means, if an air-conditioning unit is good for three years, after three years it will be replaced. If a compressor is good for eiht years, why replace it acter five years? Then we will go into planned schedule maintenance, and the unit will be maintained in good condition. Perhaps every 10 years you will have a real back-shopping maintenance situation where you will need certain types of repairs.

The Chairman: I might say, Mr. Franche, I was very impressed by your training programs for your personnel, but what about your agents who are selling tickets? Do you not think they should be better informed so that they can provide customers who are travelling on trains with information on what service will be provided? As an example, my wife, my daughter and myself recently took a trip to Gaspé and required a compartment with three beds. We were told that there was no such accommodation on that train. Having been given this information, we travelled in a compartment with two beds and shared another compartment. Before taking the return trip, we

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: J'ai une dernière question à poser, monsieur le président, avant que vous me retiriez la parole. Je sais pourtant qu'il y a tant d'autres membres du Comité ici qui aimeraient poser des questions. Lorsque VIA Rail établit des centres d'entretien à Halifax, Montréal, Toronto et Winnipeg, cette société sera-t-elle capable d'effectuer le même genre de travail qui est effectué à Beech Grove?

M. Franche: Non. Beech Grove est ce que nous appelons l'atelier principal.

Le sénateur Muir: Je présume que vous avez été là-bas?

M. Franche: Non, pas à Beech Grove. J'ai visité toutes les installations d'entretien du CN au Canada. Le genre de travail effectué à Beech Grove sera celui que nous demanderons au CN d'effectuer afin de compléter tout le travail. Le train entre à l'atelier, la locomotive et tout . . . Il est inspecté, lavé et nettoyé en quelques heures et renvoyé dans le parc, prêts à être utilisé le matin. La majeure partie de ces travaux d'entretien se fait durant le quart de minuit à huit heures. En outre, nous avons une section réservée à ce que nous appelons les grosses réparations ou la maintenance, si vous voulez, mais rien de comparable à ce que nous avons vu dans le film.

Nous avons effectivement des ateliers où les climatiseurs peuvent être amenés, remplacés, remis en état, etc. Ce genre de travail se fait dans les principaux ateliers qui servent à cette fin. Je parle maintenant de Montréal et de Toronto. A Halifax, les trains sont nettoyés, on leur fait le plein et ils sont remis en service quelques heures plus tard. Cette maintenance se fait toujours à l'intérieur, ce qui veut dire une meilleure qualité de travail. La glace est enlevée des trains, etc.

Le sénateur Muir: C'est donc dire que pour la remise en état, les réparations et les travaux de ce genre, tous les trains sont envoyés dans les principaux ateliers du CN?

M. Franche: Le LRC est amené en atelier tous les quatre ou cinq jours pour des réparations qui s'imposent immédiatement et nous le remettons en service pendant un mois ou un mois et demi.

Au lieu de remettre tout le parc ferroviaire en état tous les cinq ans, nous nous proposans plutôt de changer les pièces au fur et à mesure. Cela veut dire que si un climatiseur est bon pour trois ans, après trois ans il sera remplacé. Si la vie utile d'une compresseur est de huit ans, pourquoi le remplacer après cinq? Ensuite, nous établirons un calendrier précis de maintenance et l'appareil sera maintenu en bon état. Peut-être tous les dix ans, nous devrons effectivement racheter des pieces qui devront être remplacées dans certains cas.

Le président: Je dois dire, monsieur Franche, que j'ai été très impressionné par les programmes de formation de votre personnel, mais que dire des agents qui vendent les billets? Ne croyez-vous pas qu'ils devraient être mieux informés pour être ensuite en mesure de donner aux voyageurs des renseignements sur les services offerts? Je vais vous donner un exemple. Ma femme, ma fille et moi-même sommes allés récemment à Gaspé et nous avons demandé un compartiment à trois lits. On nous a informé qu'il n'y en avait pas dans ce train. Cela dit, nous avons voyagé dans un compartiment à deux lits et partagé un autre. Avant de revenir, nous avons téléphoné à l'agent de

[*Text*]

phoned the Gaspé station agent and asked if we could possibly have a compartment with three beds and were again told there was no such accommodation. However, when we boarded the train, the porter, noticing three of us, said that he would try to get us a three-bed compartment. Of course, I told him of my conversation with the station agent. The porter told me that they had a three-bed compartment available on the train, so I went back to the station and changed my tickets and, in fact, took that compartment. My question is: If a person is not selling a facility, how can you expect customers to buy it?

Mr. Franche: I must tell you, Mr. Chairman, that one of the things we found out is that some of our employees who sell the service have never been on a train in their lives, and this has been corrected. One of our supervisors in Winnipeg, who was aware of this fact before I was, has organized tours for employees whose trains are in the station for two hours, so that they can see a baggage car or a dining car.

Every regional VP has a certain amount in the budget for familiarization tours for some of our employees. We even encourage employees to take a trip on a train to try to learn more about what the service is all about. We are now starting with a modest budget allocation for this.

Senator Macdonald: In your brief you say that, for Atlantic and western Canada, you are planning to supply the best possible service at the lowest possible deficit. My question is this: who decides what is the best possible service; and who decides what is the lowest possible deficit?

Mr. Franche: I guess the deficit is decided by itself, and the service is determined by the people who use it. We try, with our people, to determine what is required. We get feedback from our customers. Through all of this we try to find answers on how to improve. Finally, when we put out a change in service, it is presented to the CTC, which decides, depending on the nature of the application, whether to have a hearing or not.

As an example, in the Port Hawkesbury-Halifax situation, from our point of view, we could see that one train in Sydney carried all the traffic and the other one carried none. We felt there was a need for a service from Port Hawkesbury to Halifax, which would allow five or six hours in Halifax, a little longer in Truro, so that people could do business and return. We felt there was a market; we researched it; and we presented it. A hearing was held in the community, and we were allowed to try this for a year.

Senator Macdonald: I believe the people in Cape Breton protested against cutting their service.

Mr. Franche: Yes, but those around Port Hawkesbury were in favour of it.

[*Traduction*]

gare de Gaspé pour lui demander s'il était possible d'avoir un compartiment à trois lits et encore une fois, on nous a dit qu'il n'y en avait pas. Cependant, lorsque nous sommes montés à bord, le porteur, qui a remarqué que nous étions trois, a dit qu'il essaierait de nous trouver un compartiment à trois lits. Bien sûr, je lui ai parlé de ma conversation avec l'agent de la gare. Le porteur m'a dit qu'il y avait un compartiment à trois lits de libre dans le train; donc, je suis retourné à la gare, j'ai changé mes billets et en fait j'ai pris le compartiment. Ma question est la suivante: si personne ne vend les services, comment pouvez-vous espérer que les clients les achètent?

M. Franche: Je dois vous dire, monsieur le président, que nous avons découverte entre autres que certains de nos employés n'ont jamais monté dans un train de leur vie, mais la situation a été corrigée. L'un de nos superviseurs à Winnipeg, qui était au courant de cette situation avant moi, a organisé des visites à l'intention des employés dont les trains sont en gare pendant deux heures de sorte qu'ils peuvent voir ce qu'est un wagon à bagages ou un wagon restaurant.

Chaque vice-président régional dispose de certains crédits dans son budget pour familiariser certains de nos employés avec les trains. Nous les encourageons même à faire un voyage en train pour tenter d'en apprendre plus au sujet des services qu'ils vendent. Nous disposons maintenant d'une modest budget pour ce faire.

Le sénateur Macdonald: Dans votre mémoire, vous dites que pour la région de l'Atlantique et l'Ouest du Canada, vous prévoyez actuellement offrir le meilleur service possible en ayant le plus faible déficit possible. Ma question est la suivante: Qui décide ce qu'est le meilleur service possible et qui décide ce qu'est le plus faible déficit possible?

M. Franche: Je crois qu'en ce qui concerne le déficit, la décision va de soi; quant au service, il est déterminé par les gens qui l'utilisent. De concert avec nos gestionnaires, nous essayons de préciser nos besoins. Nos clients nous font part de leurs réactions. Avec tout cela, nous essayons de trouver des moyens d'améliorer la situation. Enfin, lorsque nous modifions le service, nos plans sont présentés à la CCT qui décide, suivant la nature de la demande, de tenir une audition ou pas.

Par exemple, dans le cas de Port Hawkesbury-Halifax, nous étions en mesure de constater qu'un train à Sydney avait tout le trafic voyageurs alors que l'autre n'en avait pas. Nous estimions qu'il était nécessaire d'offrir un service de Port Hawkesbury à Halifax, ce qui voulait dire un déplacement de cinq ou six heures pour arriver à Halifax, un peu plus long à Truro, de sorte que les clients pouvaient faire leurs affaires et revenir. Nous estimions qu'il y avait là un marché, nous avons fait des recherches et nous avons présenté la demande. Une audition a été tenue dans la collectivité et l'on nous a permis d'offrir ce service pendant un an.

Le sénateur Macdonald: Je crois que les gens de Cap Breton ont protesté contre la rupture de ce service.

M. Franche: Oui, mais le gens des environs de Port Hawkesbury étaient en faveur du service.

[*Text*]

Senator Muir: Why are you getting a heavy influx of traffic from Port Hawkesbury and none from the Sydney area? Where are they coming from?

Mr. Franche: It is felt there is a need for people to go to Truro or Halifax and come back the same day. By leaving at 7 o'clock in the morning, you can be in Halifax at 11.15 a.m. You can take the train back at 5.30 and can keep evening appointments.

Senator Macdonald: Does that mean people from Quebec cannot do that?

Mr. Franche: They have a different service which is, unfortunately, a lot longer. Even by giving them two trains, you would not achieve the same thing.

Senator Macdonald: I believe the best possible service is determined by the people. Is there anything to prevent you from eliminating a train and running a bus from, say, Sydney to Truro? Do you have that in mind?

Mr. Franche: We do not have that in mind. However, we do, at times, operate charter buses. We used to operate one from Ottawa to Brockville. We are going to replace that with a train. We run a regular bus service from Prince Edward Island to Moncton.

In the instance I have described, only 15 per cent of the traffic was carried on the second train, and that became an extremely expensive proposition. With our new timetable we can pick up more business, but, at the moment, it is experimental. It was not and it is not the intention at this stage to run an extra bus service from Sydney to Port Hawkesbury. The bus would have to be there at 7 o'clock in the morning.

Senator Macdonald: That is not what I am getting at. I am getting at the fact that, if you decide the deficit is too large, you will not run any train from Sydney and you will substitute a bus.

Mr. Franche: That is not the intention. I think we will be able to minimize the deficit and maintain the service to Sydney because 80 per cent of the business will still be travelling on the other train, and, perhaps, it will even rise to 85 per cent.

Senator Macdonald: There is a widespread suspicion in Cape Breton that what you have in mind is doing away with the train service.

Mr. Franche: That is not the intention.

Senator Macdonald: I notice that in your brief you still do not have a legislative mandate for VIA Rail. Would it be beneficial to have that?

Mr. Franche: Mr. Chairman, based on close to two years' experience, we have learned how to cope with the situation. There are areas, however, where we would like to have in place legislation that would help us. Such legislation would be helpful from the point of view of a mandate and from the point of view of defining relationships with the railroad companies, with Transport Canada and with different central agencies. I

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Comment se fait-il que vous ayez beaucoup de voyageurs qui viennent de Port Hawkesbury et que vous n'en ayez pas de la région de Sydney? D'où ces gens viennent-ils?

M. Franche: Nous avons estimé que les gens ont besoin d'aller à Truro ou à Halifax et de revenir le même jour. En quittant à 7 heures le matin, vous pouvez être à Halifax à 11 h 15, et vous pouvez reprendre le train à 5 h 30 de sorte que vous avez toujours la possibilité d'avoir votre soirée.

Le sénateur Macdonald: Cela veut-il dire que les gens de Québec ne peuvent se permettre un tel déplacement?

M. Franche: Ils ont un service différent qui est malheureusement beaucoup plus long. Même en leur donnant deux trains, on n'obtient pas les mêmes résultats.

Le sénateur Macdonald: Je crois que le meilleur service possible est déterminé par les voyageurs. Disposez-vous de moyens qui pourraient vous empêcher de supprimer un train au lieu d'offrir un service par autocar disons de Sydney à Truro? Êtes-vous conscient de cela?

M. Franche: Non. Cependant, nous mettons à l'occasion en service des autocars nolisés. Nous en avions un auparavant d'Ottawa à Brockville que nous allons remplacer par un train. Nous offrons un service régulier d'autocar de l'Île-du-Prince-Édouard à Moncton.

Dans le cas que j'ai décrit, seulement 15 p. 100 des voyageurs empruntaient le deuxième train, ce qui était devenu extrêmement cher. Maintenant, grâce à notre nouvel horaire, nous pouvons avoir plus de clients, mais ce service est actuellement au stade expérimental. Nous n'avions pas l'intention, et nous ne l'avons toujours pas non plus, d'offrir un service supplémentaire d'autocar de Sydney à Port Hawkesbury. L'autocar devrait être là à 17 heures le matin.

Le sénateur Macdonald: Ce n'est pas ce que je voulais savoir. Ce que je veux dire, c'est que si vous décidez que le déficit est trop lourd, vous allez supprimer le service en partance de Sydney pour le remplacer par un autocar.

M. Franche: Ce n'est pas notre intention. Je crois que nous allons être capables de minimiser le déficit et de maintenir le service destination de Sydney parce que 80 p. 100 de nos clients vont toujours emprunter l'autre train, peut-être même ce pourcentage sera de 85 p. 100.

Le sénateur Macdonald: Beaucoup de gens craignent à Cap Breton que ce que vous avez en tête, c'est de supprimer ce service ferroviaire.

M. Franche: Ce n'est pas notre intention.

Le sénateur Macdonald: Je remarque que dans votre mémoire vous dites n'avoir toujours pas de mandat imposé par le Parlement. Serait-il avantageux pour vous d'en avoir un?

M. Franche: Monsieur le président, après deux années d'expérience ou presque, nous avons appris à nous adapter à la situation. Toutefois, il est des questions pour lesquelles nous aimerions être soumis à une loi, cela nous aiderait. Cette loi serait utile parce qu'elle constituerait un mandat et qu'en même temps elle viendrait définir les relations que nous devrions entretenir avec les sociétés ferroviaires, Transport

[*Text*]

am sure there are many other areas where legislation would be of benefit to us. In the meantime we have managed to cope with the situation. We still have to run the railroad by hook or by crook, and that is what we are trying to do right now. We would very much like to see the legislation but we do not want to hold our breath in the meantime. We have to keep going.

Senator Le Moyne: With your permission, Mr. Chairman, I would like to indulge in a small technical diversion having to do with the wheels of the LRC and the future high speed train. Are they going to be of cylindrical profile or will they still be of conical profile?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think I am going to bow to our expert, Mr. Guiney.

Mr. R. J. Guiney, vice president operations, VIA Rail Canada Inc.: They are going to be round, senator.

Mr. Franche: The wheels will be round, senator. I hope to God they will not be square. You are talking about the profile of the wheel, however, which is something else.

Senator Le Moyne: Am I out of luck?

Mr. Franche: Yes, perhaps.

Senator Le Moyne: It was a burning curiosity of mine because I have given myself a hot box and I am thinking of that all the time. There is a controversy in this respect which has been ongoing for many years among railroaders. The question is: Should the wheels be cut conically or cylindrically? Mr. Chapelon, for example, holds for cylindrical wheels.

M. Franche: Chacun son métier et les vaches seront bien gardées.

Le sénateur Le Moyne: C'est pour cette raison que je pose des questions.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, I feel I may be entering into troubled waters here. In fact, the experience is to have a conical shape rather than a cylindrical shape in order to facilitate ride quality and lesser wear and tear on the wheel itself.

Senator Le Moyne: The wear and tear over the curves?

Mr. Guiney: That is correct, sir, yes.

Senator Le Moyne: The differential effect is a factor?

Mr. Guiney: Yes, it is.

Senator Le Moyne: Notwithstanding the opinion of André Chapelon?

Mr. Guiney: Notwithstanding that, correct.

Senator Le Moyne: Thank you.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I apologize for having missed the film but I did take the trip to Beech Grove so I have some idea of what might have been shown. I am not sure whether the witnesses have discussed the cost of rebuilding these cars. Is VIA rebuilding passenger cars? I am aware of three stages. I know there is one stage whereby the car is cleaned

[*Traduction*]

Canada et différents organismes. Je suis sûr qu'il y a beaucoup d'autres questions pour lesquelles une loi nous serait avantageuse. Entre-temps, toutefois, nous avons réussi à nous accommoder de la situation. Nous devons toujours exploiter la société par tous les moyens et c'est ce que nous essayons de faire encore maintenant. Nous aimerions beaucoup qu'une loi précise soit adoptée sur VIA Rail, mais en attendant, nous ne voulons pas être inactifs. Il nous faut continuer d'offrir les services.

Le sénateur Le Moyne: Avec votre permission, Monsieur le président, j'aimerais faire une petite digression technique en ce qui a trait aux roues du LRC et des trains à grande vitesse qui seront installés un jour. Ces roues seront-elles de profil cylindrique ou conique?

M. Franche: Monsieur le président, je crois que je vais m'en remettre à notre spécialiste, M. Guiney.

M. R. J. Guiney, vice-président exploitation, VIA Rail Canada Inc.: Les roues sont rondes, sénateur.

M. Franche: Effectivement, j'espère franchement qu'elles ne seront pas carrées. Vous parlez plutôt ici du profil de la roue, ce qui est autre chose.

Le sénateur Le Moyne: Je n'ai vraiment pas de chance?

M. Franche: Peut-être que si.

Le sénateur Le Moyne: Je brûlais de curiosité de poser la question, j'y pense constamment. Il règne quand même une certaine controverse depuis un bon nombre d'années parmi les sociétés ferroviaires à ce sujet. La question est de savoir si les roues doivent être coniques ou cylindriques? M. Chapelon, par exemple, prétend qu'elles doivent être cylindriques.

Mr. Franche: If everybody sticks to what he's good at, the work will be well done.

Senator Le Moyne: That's the reason I'm asking questions.

M. Guiney: Monsieur le président, j'ai l'impression de m'engager sur un terrain glissant ici. En fait, par expérience, on veut que les roues soient de forme conique plutôt que cylindrique afin d'améliorer la qualité du transport et de diminuer l'usure de la roue même.

Le sénateur Le Moyne: Dans les courbes?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Le Moyne: Et l'effet différentiel est un facteur?

M. Guiney: Oui.

Le sénateur Le Moyne: Sans tenir compte de l'opinion de M. André Chapelon?

M. Guiney: Exactement.

Le sénateur Le Moyne: Merci.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je m'excuse d'avoir manqué la projection, mais j'ai effectivement été à Beech Grove, j'ai donc une idée de ce que l'on a pu vous montrer. Je ne sais pas si les témoins ont discuté des coûts de remise en état des wagons. Est-ce que la société VIA Rail remet actuellement en état des trains de passagers? Je sais qu'elle le fait en trois étapes. D'abord le wagon est nettoyé, deuxième-

[*Text*]

and there is a second where the car is repaired. What about the rebuilding of the cars, however?

Mr. Franche: Right now we do what we call back-shopping, which is not done quite to the extent which is shown in the film. It involves refurbishing the car. Perhaps Mr. Guiney can explain in specific detail what is done in a normal back-shop.

Right now, for next year, we are considering what was depicted in the film, which is the conversion from steam to electricity for the providing of heating and air conditioning. That would eliminate the necessity to haul all over the country the steam generating unit. We could take the power directly off the locomotive by use of the electric generator. As well, electricity does not freeze at a temperature of minus 40, but steam does. Steam is of the old days, and this is one improvement we are looking at. The cost would probably be of the order of 30 to 40 per cent of the cost of a brand-new piece of equipment, and the equipment could then last another 15 years. At the same time that this conversion is done, we could redo all of the interiors; the stripping, the wiring and so forth.

We also remanufacture locomotives. There are a few that are now coming off the production line which are, as far as I am concerned, almost brand-new locomotives. They are of excellent quality and have almost all of the latest technology. That work has been done by CN. We have five such locomotives out west right now and three more are going through this process. This is improving our fleet of locomotives. This remanufacturing is different from an ordinary job of back-shopping.

Senator Stollery: One of the interesting points made during our trip to Beech Grove had to do with costing. Whatever is done to VIA cars other than work of a minor nature is done by CN, is that correct?

Mr. Franche: That is correct.

Senator Stollery: I believe that one of the points brought up at Beech Grove was that, by doing the conversions themselves, Amtrak was beating the accounting system which worked against them whereby they were charged by the railways to convert. Although I realize it is difficult to compare the figures, that which stays in my mind is a cost of roughly half a million to $600,000 U.S. to rebuild a passenger car. Do you have any information here by which we could compare the charges made to you by CN to rebuild a passenger car? In other words, I would like to have a picture of CN's charges to you for their work as opposed to what Amtrak estimates its costs to be, doing the work for itself.

Mr. Franche: That is a difficult question to answer because we would have to consider what they specify, in whatever work they do, as opposed to what we specify. Perhaps Mr. Guiney has some information that I do not possess; I am not sure that we can compare the two.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, we do not have any specific information as to what Amtrak paid for each conversion. We do know that the work done for us by Canadian National, in terms of what is a recognized back-shop, is about 25 per cent of the true value of the car if you purchased it new. A remanufactured locomotive is in the order of two-thirds of the cost of that locomotive.

[*Traduction*]

ment il est réparé. Cependant, est-ce que l'on remet à neuf des wagons?

M. Franche: Pour le moment, nous faisons la remise en état. Peut-être pas au point qu'on le faisait dans le film. M. Guiney vous expliquera ce que l'on fait dans un atelier de remise en état.

L'an prochain, nous avons l'intention de faire ce qui a été décrit dans le film, c'est-à-dire de convertir de la vapeur à l'électricité le système de chauffage et de climatisation, nous évitant ainsi de traîner d'un bout à l'autre du Canada une unité génératrice de vapeur. Nous pouvons obtenir l'électricité directement de la génératrice de la locomotive. Sans compter que l'électricité ne gèle pas à moins 40, comme la vapeur. Le temps de la vapeur est révolu et c'est une amélioration que nous étudions. Il nous en coûterait de 30 à 40 p. 100 du prix d'un appareil neuf et cette installation pourrait durer encore une quinzaine d'année. Nous pourrons, en même temps que cette conversion, refaire tout l'intérieur: le recouvrement, la canalisation et ainsi de suite.

En outre, nous remettons à neuf les locomotives. Certaines, qui sortent actuellement de la chaîne de construction, sont pratiquement comme des locomotives neuves. Elles sont d'excellente qualité et sont dotées des perfectionnements techniques les plus récents. Ce travail a été exécuté par le CN. Nous en avons déjà envoyé cinq dans l'Ouest et trois autres sont en voie de réparation. Elles viendront améliorer notre flotte. La reconstruction diffère de la remise en état.

Le sénateur Stollery: L'une des questions intéressantes que nous avons notées lors de notre voyage à Beech Grove est celle des coûts. Toute modification importante des voitures de VIA est effectuée par le CN, n'est-ce-pas?

M. Franche: C'est exact.

Le sénateur Stollery: On nous a dit à Beech Grove, si j'ai bonne mémoire, qu'en faisant elle-même la conversion, Amtrak réalisait des économies. Je sais qu'il n'est pas facile de comparer des chiffres, mais je me souviens d'avoir entendu dire qu'il en coûtait environ 600 000$ aux États-Unis pour remettre une voiture en condition. Disposez-vous de quelques chiffres qui nous permettent de comparer ce chiffre avec ce qu'il en a coûté au CN pour exécuter le même travail? Bref, j'aimerais savoir ce qu'il en coûte au CN, comparativement à ce que Amtrak paie lorsqu'elle exécute elle-même ce travail.

M. Franche: C'est une question à laquelle il n'est pas facile de répondre, car il faudrait préciser de part et d'autre les travaux dont il s'agit. Peut-être M. Guiney possède t-il à ce sujet certains renseignements; mais je doute que l'on puisse établir une comparaison de ce genre.

M. Guiney: Monsieur le président, nous ne savons pas exactement ce que verse Amtrak, pour chaque conversion. Nous savons que les travaux de remise en état que le CN exécute pour nous s'élèvent à environ 25 p. 100 de la valeur de la voiture neuve. Pour une locomotive, ce chiffre serait les deux tiers du prix de la locomotive neuve.

[*Text*]

Senator Stollery: I suppose that the only units you have rebuilt are the locomotives. What is the cost involved in that rebuilding?

Mr. Guiney: Without betraying too many secrets, the cost is in the order of about $800,000, including the engineering work which is spread over the total number of locomotives to be remanufactured.

Senator Stollery: Amtrak can get a locomotive converted and rebuilt—which I am sure cannot be too different a situation from yours because they are all big diesel units—for about $450,000.

Mr. Guiney: I believe that is the cost of a true back-shop versus a re-manufacture, senator. We get ours done for somewhat less than that because, first of all, ours is a lower horsepower unit. The units that we have CN back-shop on our behalf cost somewhat less than that.

Senator Stollery: You are then satisfied that, when CN does its conversion or rebuilding, its costs are comparable to those incurred by Amtrak at Beech Grove in doing the work for itself?

Mr. Guiney: To add to that satisfaction, in fact, the Southern Pacific Railway elected to have CN re-manufacture a considerable number of locomotives on their behalf, and it was a competitive price so we fit in on that competitive price. Certainly, while we would like to have it at a lesser cost, indeed it is within a competitive range.

Senator Stollery: You will remember that a couple of years ago, at any rate, there were terrific arguments over the costing, what things were costing and were not costing; but as far as rebuilding the rolling stock, you think that CN gives you a fair deal?

Mr. Guiney: Yes, they do.

Senator Stollery: A competitive deal? Very well, thank you.

The Chairman: Excuse me for interrupting, Senator Stollery. As you will recall, at Beech Grove, we were told that the rebuilding of an ordinary car from the tracks up would cost us $400,000 in American dollars. For specialized cars, the cost could go up as high as $600,000.

Senator Stollery: Yes, Mr. Chairman, I do recall, and the reason I specified a locomotive in my question is that it seems that, at this point at any rate, Amtrak has locomotives rebuilt and CN has locomotives rebuilt but CN has not really been having sleepers and coaches rebuilt to that degree so we cannot compare the figures. However, we can presume that if the figures are so for a locomotive, then there must be a similar extrapolated figure for the other rolling stock. Does that make sense?

Mr. Guiney: Yes, that makes sense.

Senator Stollery: I have a few other questions, but I will be quick, if I can. There is one piece of information I would like to have. I know that some members of the committee have been discussing this matter. How long will it take the LRCs to

[*Traduction*]

Le sénateur Stollery: Les locomotives sont, je suppose, les seules unités que vous faites reconstruire. Combien coûtent ces travaux?

M. Guiney: Sans révéler trop de secrets, ce coût s'élève à quelques 800 000$, y compris les travaux d'étude qui sont répartis sur le nombre de locomotives reconstruites.

Le sénateur Stollery: Amtrak peut convertir et reconstuire une locomotive—et je suis sûr que ses travaux ne diffèrent pas telleent des vôtres, puisqu'il s'agit de grosses locomotives diesels—pour environ 450 000$.

M. Guiney: Je crois que c'est là le coût d'une remise en état plutôt que d'une reconstruction, sénateur. Nous pouvons faire une remise en état pour un prix légèrement inférieur à celui d'Amtrak, parce que nos locomotives sont moins grosses. La remise en état des locomotives par le CN nous a coûté un peu moins que 450 000$.

Le sénateur Stollery: Vous admettez donc que les travaux de conversion ou de reconstruction effectués par le CN sont comparables à ceux qu'Amtrak exécute à Beech Grove pour son propre compte?

M. Guiney: Et pour comble, le Southern Pacific Railway a confié au CN la reconstruction d'un nombre appréciable de locomotives, à un prix concurrentiel que nous avons accepté. Certes, nous aurions préféré que ce prix soit moins élevé, mais il était effectivement concurrentiel.

Le sénateur Stollery: Vous vous souviendrez des vives discussions qui ont éclaté il y a deux ou trois ans au sujet des coûts; croyez-vous que le CN vous offre des prix équitables pour la reconstruction du matériel roulant?

M. Guiney: Oui.

Le sénateur Stollery: Des prix concurrentiels? Très bien, merci beaucoup.

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, sénateur Stollery. Vous vous souvenez qu'on nous a dit à Beech Grove que le prix de reconstruction d'une voiture ordinaire s'élevait dans l'ensemble à 400 000$ U.S. Pour des voitures un peu plus élaborées, ce prix pouvait atteindre 600 000$.

Le sénateur Stollery: Oui, monsieur le président, je m'en souviens, et si j'ai parlé précisément d'une locomotive dans ma question, c'est qu'il me semble que, pour le moment en tout cas, Amtrak et le CN ont fait reconstruire des locomotives, mais le CN n'a pas fait reconstruire autant de wagons-lits et de voitures-coach que Amtrak, de sorte que nous ne pouvons pas comparer leurs chiffres. Toutefois, nous pouvons présumer que si la reconstruction d'une locomotive coûte un certain montant, il est alors possible d'évaluer le coût de la reconstruction d'un autre matériel roulant. Est-ce logique?

M. Guiney: Oui, c'est logique.

Le sénateur Stollery: Comme j'ai quelques autres questions à poser, je tenterai d'être bref. J'aimerais obtenir un renseignement. Je sais que certains membres du Comité ont discuté de cette question: combien faudra-t-il de temps aux LRC pour

[*Text*]

do the run regularly from Toronto to Montreal? Is my memory wrong when I say four hours?

Mr. Guiney: Based on a configuration of one unit and four cars, the capability of the LRC between Montreal and Toronto, with banking in operation, is four hours and 25 minutes on the existing infrastructure.

Senator Stollery: What is it doing the run in now?

Mr. Guiney: The schedule is designed at four hours and 30 minutes, right now, with the one-five.

Senator Stollery: I have another question. It just happens that recently I went to Montreal and back on the train. Naturally, as we are now involved in this inquiry, one becomes more aware of what is happening when you ride on VIA Rail. I might add that I really have noticed that the retraining has had a tremendous effect. There are a lot of good things in terms of the staffing on the train and the changing of habits that have been extant for a long time. However, one thing I did not understand, both going with Montreal and coming back from Montreal, was with respect to what went on in the yards. I could not understand why the train was going so slowly through the Montreal yards. We were going along at a reasonable pace and then, all of a sudden, speed was reduced to about ten miles per hour, and that happened going into Montreal and coming out of Montreal. What is that all about?

Mr. Guiney: In the trackage from roughly the Turcot interchange in Montreal until you arrive at Central Station, there is a number of turnouts, which means that you must switch from track to track. These turnouts are scheduled at 15 miles per hour, which is the maximum speed at which a train can negotiate the switches. Therefore, the speed of the train is governed by how many turnouts it has to take in order to arrive at Central Station.

Senator Stollery: I am talking about the main line from Coteau Junction to Gare Central, which is the same if you are coming from Toronto or if you are coming from Ottawa to Montreal, is that right?

Mr. Guiney: Yes.

Senator Stollery: So does the Toronto train do the same thing, suddenly reduce speed to 15 miles per hour to go through that section to the Gare Central?

Mr. Guiney: From the vicinity of Turcot junction, yes. All of the trains move in and out of Central Station at a restricted speed. The restricted speed, by the operating conditions, is not in excess of 15 miles per hour. That is because of the plant condition.

Senator Stollery: Is there a program to upgrade that situation? It seems to me that that has a very severe effect on your ability to run a reasonably speedy train. In other words, you go all the way to Montreal and then, all of a sudden, for the next eight or ten miles, the speed is reduced to 15 miles per hour. That does not sound very efficient to me.

[*Traduction*]

effectuer régulièrement le parcours Toronto-Montréal? Si ma mémoire est bonne, est-ce bien quatre heures?

M. Guiney: Dans le cas d'une locomotive et de quatre voitures, la capacité des LRC, avec une machine de quene, est de quatre heures vingt-cinq minutes sur l'infrastructure actuelle entre Montréal et Toronto.

Le sénateur Stollery: Combien de temps leur faut-il actuellement pour effectuer ce parcours?

M. Guiney: Avec une locmotive et cinq voitures, le parcours actuel est de quatre heures trente minutes.

Le sénateur Stollery: J'ai une autre question. Récemment, j'ai fait le tragjet Montréal aller-retour en train. Comme nous participons actuellement à cette enquête, nous sommes naturellement plus conscients de ce qui se passe lorsque nous empruntons VIA Rail. Je puis ajouter avoir vraiment remarqué qu'on a déployé beaucoup d'efforts pour recycler le personnel. La dotation du personnel et les habitudes qui ont régné pendant longtemps ont subi des changements importants. Je n'ai pas toutefois compris, à mon arrivée à Montréal et à mon retour, ce qui se passait dans les gares de triage. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi le train circulait aussi lentement dans les gares de triage de Montréal. Nous avancions à une vitesse raisonnable quand, tout à coup, le train a ralenti à environ dix milles à l'heure, tant à l'atter qu'au retour. A quoi cela tient-il?

M. Guiney: Sur les voies allant des environs de la gare de transit de Turcot jusqu'à la Gare centrale de Montréal, il y a un certain nombre de branchements, ce qui signifie qu'il faut changer de voie. Ces branchements doivent être empruntés à 15 milles à l'heure, soit la vitesse maximale à laquelle un train peut négocier les aiguillages. Ainsi, la vitesse du train dépend de la quantité de branchements qu'il doit prendre pour se rendre à la Gare centrale.

Le sénateur Stollery: Je parle de la voie principale allant de la gare de jonction de Coteau à la Gare centrale, qui est la même si le train arrive de Toronto ou d'Ottawa, n'est-ce pas?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Stollery: Le train en provenance de Toronto ralentit-il lui aussi tout à coup à 15 milles à l'heure lorsqu'il emprunte cette partie de la voie pour se rendre à la Gare centrale?

M. Guiney: Oui, aux environs de la gare de jonction de Turcot. Tous les trains arrivent à la Gare centrale et en partent à vitesse limitée. Selon les conditions d'exploitation, cette vitesse limitée ne dépasse pas 15 milles à l'heure. C'est en raison de l'état des installations.

Le sénateur Stollery: Un programme a-t-il été conçu pour remédier à cette situation? Il me semble qu'elle a des répercussions très néfastes sur notre capacité d'exploiter des trains raisonnablement rapides. En d'autres termes, ils roulent à une vitesse raisonnable, puis, tout à coup, à huit ou dix milles de Montréal, ils ralentissent à 15 milles à l'heure. Cela ne me semble pas très efficace.

[*Text*]

Mr. Guiney: The upgrade of the future is not to use the present access to Central Station but to reach Central Station from another route.

Senator Stollery: And what is the story on that? Will that change come about in the foreseeable future, and is that CN's responsibility?

Mr. Guiney: It is a CN plant, yes.

Senator Stollery: What do you intend to do about that, then?

Mr. Guiney: As I indicated, the opportunity to arrive and leave Central Station would, in the future, be via the tunnel route, which is a straight line out, versus any number of turnouts and switches that are presently in the area between Central Station and Turcot Junction.

Senator Stollery: What timeframe are we discussing on this?

Mr. Guiney: For example, we are now running the north shore Quebec trains through the tunnel. We would propose, with CTC approval, when the Gare du Palais opens, to begin running the Quebec trains through the tunnel as well. Ultimately, as part of the high-speed corridor between Montreal and Toronto, we plan to use the tunnel as the access to and from Montreal, which will avoid all of that slow area between Central Station and Turcot Junction.

Senator Stollery: Pardon me if I go on about this, but it sounds to me like a rather severe disability when you have this high-speed Sarnia-Quebec City corridor. I believe it was within the concept of the 1976 or 1977 rail passenger service that we instituted this Sarnia to Quebec City corridor, together with the development of these expensive, high-speed trains such as the LRC. These are, in my view, excellent trains. We now have these trains running at high speeds along this corridor until, suddenly, you hit the main yard and, at that point, you might as well be riding a push cart.

Mr. Guiney: Yes, that is correct. The one other thing is that there is very little room in the area to lengthen turnouts to allow for a different speed range. The reason for that is that many terminal areas—and Montreal in particular—were built a long time ago and, at that time, the need for speed was not as it is today. Indeed, the plant that was in place at that time is still in place today.

Senator Stollery: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I have a series of questions and I will drop some of them, in view of the hour. One hears from some members of the travelling public some very negative comments on VIA Rail. On the other hand, the President comes here today and gives us a very optimistic and positive statement. I assume that this is explained by reason of the fact that the former are retrospective—in other words looking backwards—whereas the President is speaking prospectively; He is looking ahead to next year and five years down the road.

[*Traduction*]

M. Guiney: La modernisation ne consistera pas à emprunter le parcours actuel pour se rendre à la Gare centrale, mais un autre parcours.

Le sénateur Stollery: Et quelles sont les perspectives à ce sujet? Cette modification s'opérera-t-elle dans un avenir prévisible, et incombe-t-elle au CN?

M. Guiney: Oui, il s'agit d'une installation du CN.

Le sénateur Stollery: Alors, que comptez-vous faire à cet égard?

M. Guiney: Comme je l'ai mentionné, on pourrait arriver à la Gare centrale et la quitter en empruntant le tunnel, qui est en ligne droite, de préférence aux embranchements et aux aiguillages qui se trouvent actuellement entre la Gare centrale et la gare de jonction de Turcot.

Le sénateur Stollery: Combien de temps cela pourrait-il prendre?

M. Guiney: Par exemple, les trains effectuant le parcours sur la côte nord du Québec passent actuellement par le tunnel. Avec l'approbation de la C.C.T., nous proposerons, au moment de l'inauguration de la Gare-du-Palais, de commencer à faire également passer par le tunnel les trains à destination et en partance de Québec. A une date ultérieure, dans le corridor rapide Montréal-Toronto, nous comptons utiliser le tunnel comme voie d'accès à Montréal, ce qui éviterait aux trains de passer par le parcours entre la Gare centrale et la gare de jonction de Turcot, où la circulation est lente.

Le sénateur Stollery: Pardonnez-moi si je m'attarde sur cette question, mais il me semble que cela présente plutôt un très grave inconvénient, si l'on pense que nous disposons du corridor rapide Sarnia-Québec. Je crois que c'est dans le cadre des services ferroviaires de transport de voyageurs que nous avons construit ce corridor Sarnia-Québec en 1976 ou 1977, et que nous avons conçu des trains coûteux et très rapides tels que les LRC. A mon avis, ce sont d'excellents trains. Ils roulent à haute vitesse le long de ce corridor, jusqu'à ce que, tout à coup, on arrive à la gare principale de triage, où l'on ferait aussi bien de rouler en charrette à bras.

M. Guiney: Oui, c'est exact. L'autre problème, c'est qu'il y a très peu d'espace dans le secteur pour allonger les embranchements afin de modifier les limites de vitesse. C'est que de nombreux terminus—celui de Montréal en particulier—ont été construits il y a longtemps et, à cette époque, la rapidité ne comptait pas autant qu'aujourd'hui. En fait, l'installation qui était là à cette époque l'est encore aujourd'hui.

Le sénateur Stollery: Je vous remercie, monsieur le président.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai une série de questions, mais je n'en poserai que quelques-unes étant donné l'heure tardive. D'une part, certains voyageurs font des commentaires très défavorables sur VIA Rail. D'autre part, le p.-d.g. se présente devant nous et fait une déclaration très optimiste et positive. Je présume que c'est parce que les précédentes étaient rétrospectives—en d'autres termes, qu'elles faisaient un bilan du passé—tandis que le p.-d.g. fait une analyse prospective; il prédit ce qui se passera dans un an ou dans

[*Text*]

Nevertheless, this contrast troubles me, especially when so much money is involved. Therefore, I have some questions. How many of the employees, if I may use that term, do you regard as being in your top management?

Mr. Franche: I could probably give you that figure by counting the number of vice-presidents, and I will do that very quickly: Basically there is the Executive Vice-President; there is the Vice-President of Human Resources; the Vice-President of Finance; the Director of Corporate Planning; the Vice-President of Operations; the Vice-President of Marketing; and we have four regional vice-presidents. That makes ten. With Bayshore, that makes 11 at the senior level within the corporation; plus myself and the chairman, which makes 13. That is not a very high number.

Senator Stewart: What worries me is that this does seem to be a very high number of top executives. I am worried because the performance of this service to the public is like banking—it is something like a routine service, except when you move into the planning area. There is accountancy and all of those jobs, which are important; but except in the planning area, I should have thought there would not be many major decisions that would require all this high calibre of competence. One of the problems with VIA Rail is that there is a concentration of ability at the top level, whereas out at the front line, where innovation to meet the needs of the individual passenger is required, the corporation is functioning with employees whose calibre may not be anything like adequate, on the average. Of course, there are always exceptions to this. There is a question there, although I know it is vague, and I would like to have your reaction to it.

Mr. Franche: I wish that running VIA was a routine operation. It is not, because we are trying to correct 30 years of neglect, and I cannot do that even in 30 months. One of the biggest difficulties I have at the moment is to cope with the speed of change in the company. I might refer, for example, to customer service training, which is moving from a railroad culture to a customer service culture. I keep saying that we are not there to run trains but to move people. That is fundamental to our organization. We have to put in place a new management information system in the computer field that did not exist. Also our reservations system with Air Canada is becoming obsolete. We have to correct that. We have to negotiate with unions. We have to transfer employees from CN and CP. There are still quite a few who have not been transferred. That is an extremely complex operation, as I am sure you will understand, between labour unions, pension funds, and so on.

I could go on and on. On one occasion I told my board that we had about 39 items going on in the company at the same time; and I now have to say "Let us hold the fort a bit, we cannot cope with the speed of change". Unfortunately we need very competent people who can also take the pressure on this. You are quite right in saying that perhaps out there in the field we do not have all the people we would like to have—not in terms of number but in terms of development, training and ability. They are well motivated. But history has shown that

[*Traduction*]

cinq ans. Néanmoins, ce contraste me gêne, surtout lorsque des sommes aussi énormes sont en jeu. J'ai donc quelques questions à poser. Selon vous, combien d'employés, si je puis utiliser ce terme, font partie de la haute direction?

M. Franche: Je pourrais probablement vous donner ce chiffre en comptant le nombre de vice-présidents, et je le ferai très rapidement: en substance, il y a le vice-président exécutif, le vice-président aux ressources humaines, le vice-président aux finances, le directeur de la planification de la société, le vice-président à l'exploitation, le vice-président au marketing et quatre vice-présidents régionaux. Cela fait dix. Avec Bayshore, la société compte 11 cadres supérieurs; avec moi-même et le président du Conseil, cela fait 13. Ce n'est pas beaucoup.

Le sénateur Stewart: Ce qui m'inquiète, c'est que cela semble un nombre très élevé de cadres supérieurs. Je m'inquiète parce que le rendement de ce service public ressemble à une opération bancaire—il a l'air d'un service routinier, sauf lorsqu'il s'agit de la planification. Il y a la comptabilité et tous ces postes, qui sont importants; mais sauf dans le secteur de la planification, j'aurais pensé qu'une foule de décisions importantes nécessiteraient l'apport de toutes ces personnes hautement qualifiées. Je me demande si un des problèmes de VIA Rail, n'est pas qu'on concentre les compétences en haut lieu, alors que dans le service direct à la clientèle, où il faut innover pour répondre aux besoins des voyageurs, les employés possèdent, en moyenne, des compétences qui ne sont peut-être pas suffisantes. Bien entendu, il y a toujours des exceptions. Bien qu'elle soit vague, il y a là une question sur laquelle j'aimerais que vous me donniez votre opinion.

M. Franche: Je souhaiterais que l'exploitation de VIA soit un travail routinier. Nous essayons de réparer 30 années de négligence et 30 mois ne suffiront même pas. Une de mes plus grosses difficultés à l'heure actuelle tient à la rapidité des changements au sein de la compagnie. Je pourrais citer, par exemple, la formation concernant le service à la clientèle destinée à sensibiliser les employés à l'importance des clients. Je m'évertue à dire que nous ne sommes pas là pour faire circuler des trains, mais bien pour transporter des gens. C'est un principe fondamental. Il nous faut mettre sur pied dans le domaine informatique un nouveau système de gestion. En outre, notre système de réservation avec Air Canada a fait son temps. Il nous faut redresser la situation. Nous devons négocier avec les syndicats et muter des employés du CN et du CP. Un assez bon nombre d'entre eux ne l'ont pas encore été. Je suis persuadé que vous comprendrez que c'est une opération extrêmement complexe qui concerne les syndicats, les fonds de pension, etc.

Les exemples sont nombreux. J'ai un jour dit à mon conseil qu'il nous fallait régler en même temps à peu près 39 questions. Nous sommes dépassés par les événements. Il nous faut pouvoir compter sur des gens très compétents, capables de travailler sous pression. Vous avez raison lorsque vous dites que nous n'avons peut-être pas à notre service tous les gens que nous aimerions avoir—pas en termes de nombre mais en termes de perfectionnement, de formation et d'aptitudes. Nos employés sont motivés. Les deux compagnies de chemin de fer

[*Text*]

the two railroads, because they did not want to stay in the passenger business, said "We are not going to spend a fortune on training", and so we are now going through this whole exercise of spending $6 million per year on training to upgrade the quality of our supervisors. Through that we hope to increase the quality in the field. Secondly, we are also moving them from being railroaders to being service oriented and to be selling tickets—and that is the other part of the equation that is very difficult.

That is the way I see the situation at the moment. It is moving very fast. I recall two meetings of supervisors that we held. They were in for two weeks. When the supervisors have their two-week training session, they come in on Sunday evening and I meet with them on Monday morning. They prepare themselves and they set up questions for me. We then have a discussion. Both of them said, one more clearly than the other, "Mr. Franche, when will you remove the pressure on us as supervisors?" I said "I am very sorry, I will not remove the pressure on the supervisors. We will help you to cope with it, but we cannot remove it. We have to change in the company". These sessions last for half a day or a whole day. I said "We are here to help you cope with it, but do not ask me to remove the pressure because I cannot do that".

Mr. Guiney: Mr. Chairman, perhaps I could give a statistic on that subject. Accepting the definition of 13 and putting it in perspective, it represents one-third of one per cent of the total work force.

Senator Stewart: I was a little astounded earlier to learn that the President and Chief Executive Officer was the one to whom was referred the problem of expending $100,000 on cleaning up the dungeon. It seems that that kind of problem could have been settled somewhere else—or do all the bucks stop at the top?

Mr. Franche: No. Fortunately they are not all like that; but they are part of the aspects that we have to deal with concerning the two other railroads. This is a case where we do not own the station. That was part of the difficulty. We are now in the process of finding more harmonious relations with regard to stations, and so forth. That was a little more difficult. There was frustration. Unfortunately there is bureaucracy in our company and in the other large companies. Unfortunately large companies do suffer from that. We have a task force right now, with which I shall meet next week. That is part of the process of eliminating the bureaucracy. That sometimes needs a needle from the top.

Senator Stewart: Let me move to the question of efficient or inneficient employees at the service level. I was surprised to hear reference to conductors who are employees of CNR and CPR. I will not ask you for the long history of how that happens to be the case. That is going to end, is it not?

Mr. Franche: Yes. The first thing VIA did when it was set up was to transfer what we call on-board service and those who sell tickets in the stations. That was the first step. The whole issue of transferring conductors, trainmen, locomotive engi-

[*Traduction*]

se sont dit à un moment parce qu'elles ne voulaient pas se limiter au transport des voyageurs: «Nous ne consacrerons pas une fortune à la formation». Nous nous retrouvons maintenant dans une situation où nous devons consacrer 6 millions de dollars par an à la formation de meilleurs superviseurs. Nous espérons ainsi accroître la qualité du service sur le terrain. De plus, alors que nous n'étions autrefois qu'une compagnie de chemin de fer, nous mettons aujourd'hui davantage l'accent sur le service et nous vendons des billets. C'est la deuxième partie de l'équation, et elle est très difficile à régler.

C'est la façon dont je vois les choses pour l'instant. Tout va très vite. Je me souviens de deux rencontres avec des superviseurs. Ceux-ci, reçoivent une formation de deux semaines. Ils arrivent le dimanche soir pour leur séance de formation et je les rencontre le lundi matin. Ils se préparent à me poser des questions puis nous en discutons. Les deux m'ont dit, l'un plus clairement que l'autre: «Monsieur Franche, quand arrêterez-vous d'exercer des pressions sur nous, les superviseurs?» Voici ce que je leur ai répondu: «Je suis désolé, mais je ne le peux pas. Nous vous aiderons à les subir, mais nous ne pouvons les supprimer. La compagnie doit se mettre au pas.» Les séances durent d'une demi-journée à une journée. je leur dit: «Nous sommes ici pour vous aider à vous faire à la situation, mais ne me demandez pas d'atténuer les pressions parce qu'il m'est impossible de le faire.»

M. Guiney: Monsieur le président, je pourrais peut-être vous donner les statistiques correspondantes. Si on accepte la définition de 13 et qu'on la met en perspective, elle représente 0,33 p. 100 de toute la main-d'œuvre.

Le sénateur Stewart: J'ai été quelque peu surpris tout à l'heure d'apprendre que le président-directeur général est la personne à qui a été soumis le problème de l'allocation de 100 000 $ pour remettre de l'ordre. Il me semble que ce genre de problème aurait pu être réglé à un autre niveau. Ou est-ce que toutes les responsabilités sont refilées à la direction?

M. Franche: Non. Heureusement, ce n'est pas toujours le cas. Cependant, il s'agit d'un des aspects du problème qu'il nous faut régler au sujet des deux autres compagnies de chemin de fer. Dans ce cas-là, la gare ne nous appartient pas. C'était une partie de la difficulté. Nous essayons actuellement de nouer des liens plus harmonieux en ce qui concerne les gares, etc. La situation était très délicate et frustrante. Malheureusement, il faut compter avec la bureaucratie de notre compagnie et des autres grandes compagnies. C'est le lot des grosses sociétés. Il y a eu création d'un groupe de travail que je dois rencontrer la semaine prochaine. Il s'agit de l'une des mesures prises pour éliminer la bureaucratie. Il faut parfois que la direction s'en mêle.

Le sénateur Stewart: J'aimerais aborder la question de l'efficacité des employés au niveau des services. J'ai été surpris d'apprendre que les chefs de train étaient des employés du CN et du CP. Je ne vous demanderai pas d'entrer dans les détails, mais seulement si on mettra un terme à cette situation?

M. Franche: Oui. La première chose qu'à faite VIA Rail lorsqu'elle a été constituée a été de muter ceux qui assurent le service dans les trains et ceux qui vendent les billets dans les gares. Ce fut la première mesure. Il n'avait pas été question

[*Text*]

neers, or maintenance people was not addressed. It has been addressed by myself in the past few months, and specificilly in the past 10 days. We have agreed in principle that it would be in the interests of both parties that they now be transferred. The question is how and when. That is now being discussed. I hope that will be done within the coming year in co-operation with CN and the unions.

Senator Stewart: Do you have an idea of the average age of your personnel at the service level? By "service level" I mean the people who work on the trains.

Mr. Franche: No. Perhaps Mr. Guiney has, although I would venture to say that we have many proud employees with 25, 30 or 40 years service. That is very difficult in the railroading industry. I say that, being the son of one who worked 49 years for the CPR.

Senator Stewart: The reason I ask the question is that I noticed a contrast between the age of those who work on the trains, on the one hand, and those who work on aircraft. Those who work behind the counters and on the aircraft seem to be under the age of 35. As we get older we get more brittle, and I am wondering whether this may not be the cause of some complaints.

Mr. Franche: With our unions we have two separate labour agreements which do not allow movement between the two groups. If one is involved in the on-board service, one stays in that service; if one is involved in work in the station, one stays working in the station. One does not transfer from working in the station to working on the trains. The unions have never accepted that. So, we have a situation in which employees carry on their jobs on board the trains and a situation in which employees carry on their work in the station, and never the train shall meet.

Senator Stewart: You make reference in your main brief at page 27 to the main corridor. You state that "this service will be provided with very high-speed electric service on dedicated tracks between Montreal, Ottawa and Toronto." Do you envision owning those tracks?

Mr. Franche: Yes, Mr. Chairman. The approach would be, first of all, to use rights of way that have been the subject of applications for abandonment, as much as possible. We envisage building and owning the tracks which, then, would resolve another particular problem—that is, competition with the freight trains. Those tracks will be used purely for passenger service. We are talking about speeds of 170 miles an hour.

Senator Stewart: I am not questioning the need for the dedicated tracks; my question is whether you have estimated the costs.

Mr. Franche: Yes, Mr. Chairman.

Senator Stewart: You mentioned taking over existing tracks that are not being used by the railway companies, but in other places you will have to acquire rights of way and build new tracks. Have you estimated the cost of that?

[*Traduction*]

alors de muter les chefs de train, les cheminots, les mécaniciens ou les préposés à l'entretien. Je me suis moi-même occupé de la question au cours des quelques derniers mois, plus précisément au cours des dix derniers jours. Nous avons convenu en principe que c'était dans l'intérêt des deux parties de les muter. Il reste à savoir quand et comment. Cette question fait actuellement l'objet de discussions. J'espère que cela sera fait au cours de l'année à venir en collaboration avec le CN et les syndicats.

Le sénateur Stewart: Avez-vous une idée de l'âge moyen des employés de service? Par «service» j'entends les gens qui travaillent à bord des trains.

M. Franche: Non. M. Guiney pourrait peut-être répondre à cette question. Je m'aventurerai cependant à dire que nous comptons de nombreux employés qui sont fiers de leurs 25, 30 ou 40 ans de service. Il n'est pas facile de travailler dans l'industrie des chemins de fer au Canada. J'en parle par expérience puisque mon père a travaillé pendant 49 ans pour le CP.

Le sénateur Stewart: J'ai posé cette question parce que j'ai remarqué une différence d'âge entre les employés des trains et ceux des avions. Ceux qui travaillent au comptoir et à bord des avions semblent être âgés d'au moins 35 ans. Avec l'âge, on devient plus fragile et je me demandais si ce n'était pas la cause de certaines plaintes.

M. Franche: Il y a eu signature de deux conventions collectives qui ne permettent aucune mutation entre les deux groupes. Il y a les employés qui travaillent à bord des trains et ceux qui travaillent à la gare. Les mutations sont impossibles. Les syndicats ne l'ont jamais permis. Telle est donc la situation.

Le sénateur Stewart: Vous faites référence au corridor central à la page 33 de votre mémoire principal. Vous dites que des «trains électriques roulant à très grande vitesse feraient le parcours sur des voies réservées entre Montréal, Ottawa et Toronto». Envisagez-vous être propriétaires de ces voies?

M. Franche: Oui, monsieur le président. L'approche consisterait à utiliser, dans la mesure du possible, les emprises qui ont été abandonnées. Nous envisageons de construire des voies dont nous serions les propriétaires, ce qui résoudrait un autre problème particulier, à savoir celui de la concurrence avec les trains de marchandises. Celles-ci seraient utilisées également pour les services voyageurs. Nous parlons de vitesses de 170 milles à l'heure.

Le sénateur Stewart: Je ne mets pas en doute la nécessité de voies réservées. Je voulais simplement savoir si vous aviez fait des estimations de coûts.

M. Franche: Oui, monsieur le président.

Le sénateur Stewart: Vous avez mentionné que vous reprendriez des voies qui ne sont pas utilisées par les compagnies de chemin de fer, mais que vous devrez acquérir ailleurs des

[*Text*]

Mr. Franche: I think the Minister of Transport will make a report on that subject public in the next two weeks. We have estimated the cost of bridges, because there will be no level crossings at that speed. We are talking about using existing rights of way, but realize that in certain areas we will have to expropriate for a rights of way, and the cost of that has been estimated. We have used the experience of the two main railways in Canada, plus the experience gained by British Rail, the Japanese railway and the SMCF, the French railway.

Senator Stewart: My final question is a minor one and of local interest. What kind of equipment will be used on the Port Hawkesbury to Halifax service?

Mr. Franche: A rail-diesel car, Mr. Chairman.

Senator Stewart: Will that be a new version of the rail-diesel car?

Mr. Franche: No, I think it will be the existing rail-diesel car but newly back-shopped. Perhaps Mr. Guiney can tell you more about that.

Mr. Guiney: The cars are rail-diesel cars, or rail-liners that are presently in that service which have recently been refurbished, shopped and re-equipped with engines with a Cummins package, which makes them highly reliable. In fact, the experience in Atlantic Canada indicates a high reliability, a high availability and a higher on-time performance.

Senator Stewart: Will those new engines exhaust their fumes in such a way that the fumes will not invade the coaches?

Mr. Guiney: The normal process of fumes escaping is through a smoke-stack located on top of the engine, so that fumes will not get into the car or into the air-conditioning system. They will not invade the coaches.

Senator Stewart: As you are probably aware, that is one of the constant complaints—that is, there is a sweet, sickening smell of diesel fuel.

Mr. Guiney: Certainly not on those cars.

Senator Riley: Mr. Chairman, to carry on with Senator Stewart's question, where did you obtain the diesel engines?

Mr. Guiney: From Cummins Diesel.

Senator Riley: Directly?

Mr. Guiney: Yes, directly from Cummins in order to avoid the overhead charges that might be applied by the operating railways.

Senator Riley: You did not buy them through an agent?

Mr. Guiney: No, we have a purchase order for a specified number per year.

Senator Riley: Mr. Franche, one of the questions that is prominent in my mind at the present time is whether you have

[*Traduction*]

emprises pour y construire de nouvelles voies. Savez-vous combien il vous en coûtera?

M. Franche: Je crois que le ministre des Transports rendra public un rapport sur cette question au cours des deux prochaines semaines. Nous avons estimé le coût des ponts parce que les trains ne peuvent, à cette vitesse, traverser de passages à niveau. Nous parlons d'emprises existantes, mais nous nous rendons compte qu'il nous faudra dans certaines régions exproprier pour des emprises, et nous avons fait en conséquence des estimations. Nous avons mis à profit l'expérience des deux grandes compagnies de chemins de fer du Canada, de même que celle de la British Rail, de la société japonaise de chemin de fer et de la SNCF, la compagnie de chemin de fer française.

Le sénateur Stewart: Ma dernière question est d'intérêt local. Quel genre d'équipement utiliserez-vous pour un service entre Port Hawkesbury et Halifax?

M. Franche: Des wagons-diesel, monsieur le président.

Le sénateur Stewart: S'agira-t-il d'une nouvelle version?

M. Franche: Non, je crois qu'il s'agira des wagons-diesel en existence, récemment remis en état en atelier. M. Guiney pourrait peut-être vous en dire plus long sur la question.

M. Guiney: Il s'agit de locomotives-diesel actuellement en service, mais qui ont été rénovées, remises en état en atelier et équipées de moteurs Cummings qui les rend très fiables. En fait, l'expérience dans la région de l'Atlantique indique une grande fiabilité, une grande disponibilité et une meilleure ponctualité.

Le sénateur Stewart: Un système d'échappement a-t-il été prévu pour que les vapeurs n'envahissent pas les voitures?

M. Guiney: Les vapeurs s'échappent habituellement par une cheminée située au-dessus des moteurs de sorte qu'elles ne peuvent se répandre dans les voitures ou le système de climatisation. Elles ne peuvent pénétrer dans les voitures.

Le sénateur Stewart: Comme vous le savez probablement, on se plaint constamment de l'odeur déplaisante du diesel.

M. Guiney: Certainement pas dans ces voitures.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, pour en revenir à la question du sénateur Stewart, où avez-vous obtenu ces moteurs diesel?

M. Guiney: De la Cummins diesel.

Le sénateur Riley: Directement?

M. Guiney: Oui, directement de la Cummins pour éviter de payer les frais généraux qu'auraient pu imposer les compagnies ferroviaires exploitantes.

Le sénateur Riley: Vous ne les avez pas achetés par l'intermédiaire d'un agent?

M. Guiney: Non, nous avons une offre d'achat valable pour un nombre précis d'années.

Le sénateur Riley: Monsieur Franche, avez-vous effectué une étude sur la possibilité de rétablir *l'Atlantic Limited*?

[*Text*]

carried out a study with respect to the possible reinstitution of the *Atlantic Limited*?

Mr. Franche: Yes, Mr. Chairman, that will be part of what we call the Transcon study. Its terms of reference were defined, consultants were hired, and over the past three weeks work has been taking place to determine what happens to transcontinental service in Canada. We have worked with the representatives of CIRPS in that regard. That study will take 12 to 15 months to complete.

Senator Riley: That study has not been partially completed?

Mr. Franche: No. It has started, but I cannot say that it is partially completed.

Senator Riley: Has any report been made available to the Minister of Transport or to the Department of Transport with respect to the progress of that report?

Mr. Franche: Not at this stage. All we have said is that we are conducting a study within the context of the Transcon study.

Senator Riley: I believe recently some of your representatives spoke to an organization called CIRPS.

Mr. Franche: Yes, Mr. Chairman.

Senator Riley: Did you make any report to them with regard to the study?

Mr. Franche: Offhand I cannot tell you what was discussed. I know that meetings were held with that group, but I am not aware of any detailed study being released to them. That study has not reached that advanced stage yet. I am trying to recall, but I think they talked about some of their options and some of the costs. We asked them to define what their options were, and I think that that has happened. Mr. Guiney has indicated that that has taken place, so perhaps he knows more about it than I do.

Mr. Guiney: There was some discussion held between the representatives of VIA and the representatives of the CIRPS organization. At that time there was a review made of the presentation made by the CIRPS group in order to give us a better understanding as to how these services might be operated and the economics involved in the operation of the services themselves. At the same time we, for the first time, explored the consequences of what would happen to other areas in the Maritimes if the service was established as proposed by the CIRPS.

Senator Riley: And also in relation to the Sherbrooke-Montreal area?

Mr. Guiney: That is part of the route, senator.

Senator Riley: When did you last meet with the CIRPS group or any representative of that goup?

Mr. Guiney: I believe the one and only official meeting was held last week, senator. However, a representaitve of the group that Mr. Franche refers to, has been responsible for the review of the Transcon line headed by one of our people from Montreal who did meet with them.

[*Traduction*]

M. Franche: Oui, monsieur le président, dans le cadre de l'étude que nous appelons Transcon. Le mandat a été défini, des consultants ont été embauchés et au cours des trois dernières semaines, on a essayé de déterminer ce qu'il advient du service transcontinental au Canada. Nous avons travaillé en collaboration avec des représentants du groupe CIRPS a cette question. L'étude prendra de 12 à 15 mois.

Le sénateur Riley: Cette étude n'est pas partiellement terminée?

M. Franche: Non. Elle a débuté, mais je ne peux dire qu'elle est partiellement terminée.

Le sénateur Riley: Un rapport sur l'état d'avancement des travaux a-t-il été présenté au ministre ou au ministère des Transports?

M. Franche: Pas encore. Tout ce que nous avons dit, c'est que nous menons une étude dans le contexte de l'étude Transcon.

Le sénateur Riley: Je crois que récemment certains de vos représentants ont rencontré une organisation appelée CIRPS.

M. Franche: Oui, monsieur le président.

Le sénateur Riley: Lui avez-vous présenté un rapport sur cette étude?

M. Franche: Je ne peux vous dire au pied levé sur quoi a porté la discussion. Je sais que des réunions ont lieu avec ce groupe, mais je ne sais pas si un rapport détaillé a été fait. L'étude n'est pas encore assez avancée. J'essaie de me rappeler ce dont il a été question. Je crois qu'on a parlé de certaines solutions et des coûts correspondants. Nous leur avons demandé de définir leurs solutions et je crois qu'ils nous les ont exposées. M. Guiney en sait peut-être un peu plus que moi sur la question.

M. Guiney: Des discussions ont eu lieu entre des représentants de VIA et du groupe CIRPS. Par la même occasion, on a passé en revue le mémoire présenté par le CIRPS pour mieux comprendre la façon dont ces services pouvaient être offerts et les facteurs économiques que comporte leur exploitation même. Nous en avons profité pour examiner pour la première fois ce qui arrivait dans d'autres régions des Maritimes si le service étant rétabli comme le propose le CIRPS.

Le sénateur Riley: Vous avez également parlé du service entre Sherbrooke et Montréal?

M. Guiney: C'est sur le même trajet, sénateur.

Le sénateur Riley: Quand avez-vous rencontré pour la première fois des représentants du CIRPS?

M. Guiney: Je crois que la seule réunion officielle a eu lieu la semaine dernière, sénateur. Toutefois, un représentant du groupe dont parle M. Franche est responsable de l'étude du service transcontinental dont est chargé un de nos représentants de Montréal qui, lui, a rencontré le groupe.

[*Text*]

Senator Riley: Was any encouragement given to them with respect to the reinstatement of the *Atlantic*?

Mr. Guiney: To my knowledge there was no encouragement but rather an exploratory meeting to talk about the proposals and to begin to address other elements that might be affected as a result of a reintroduction. From that point of view, there would be no encouragement as to the fact that it would be established but rather would be investigated.

Senator Riley: What consultants are you using in respect to this study that you are carrying on?

Mr. Franche: In terms of the Transcon, it is Peat Marwick.

Senator Riley: Is there a Mr. Baker involved in Winnipeg?

Mr. Franche: Not that I know of. Are you thinking of David Walker?

Senator Riley: Probably.

Mr. Franche: He is from the minister's office.

Senator Riley: Is he involved?

Mr. Franche: I think he probably met with the service groupe but not at that meeting that we are talking about.

Senator Riley: Senator Stollery raised the question of the rebuilding of locomotives. You say that approximately five locomotives have actually been built now. When you say built, what do you mean by that? Are they new locomotives from design up?

Mr. Guiney: No, they are former derelict passenger units of the A categoy, GM 1,750 horsepower, that have been completely refurbished, rewired and retrucked. The first five of them are in service on the line between Winnipeg and Churchill because on that particular line, due to the weight of the locomotive, we were unable to operate VIA locomotives and, therefore, were required to lease locomotives from Canadian National. We looked at the economics of it, and it was more cost effective to have VIA locomotives operate in that area, and that is where we put the first five.

Senator Riley: In answer to Senator Stollery's question with respect to the Beech Grove plant of Amtrak, you said that the maintenance facilities which you will be building or establishing in Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg will not be utilized to rebuild the heritage cars such as is being done in beech Grove from the truck up; is that right?

Mr. Guiney: That is correct.

Senator Riley: What you are doing now is taking some of these heritage cars, and correct me if I am wrong, and having them refurbished to the extent where they are being used in the eastern and western sections of the Transcontinental particularly, and also, I believe, in the Quebec-Windsor corridor, but to what extent are they being refurbished?

Mr. Guiney: The car fleet that is assigned to the eastern Transcon has received at least one traditional back-shopping. They were former CN cars that were turned over to VIA. In fact, this is a truck renewal, cleaning out of ducts, doing all the

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Les a-t-on encouragés à reprendre le service *Atlantic*?

M. Guiney: A ma connaissance, aucun encouragement n'a été donné. Il s'est plutôt agi d'une réunion au cours de laquelle on a discuté des propositions et étudié d'autres éléments sur lesquels le rétablissement pourrait avoir une incidence. Des encouragements ont été donnés dans le sens de l'étude plutôt que dans celui de la remise en service.

Le sénateur Riley: A quels experts-conseils avez-vous eu recours pour cette étude?

M. Franche: Pour la Transcon, à Peat Marwick.

Le sénateur Riley: Un monsieur Baker de Winnipeg y participe-t-il?

M. Franche: Pas à ma connaissance. Faites-vous allusion à David Walker?

Le sénateur Riley: Probablement.

M. Franche: Il fait partie du cabinet du ministre.

Le sénateur Riley: Participe-t-il à l'étude?

M. Franche: Il a probablement rencontré ce groupe, mais pas au cours de la réunion dont nous parlons.

Le sénateur Riley: Le sénateur Stollery a soulevé la question de la remise à neuf des locomotives. Vous dites qu'à peu près cinq locomotives sont actuellement en voie de construction. Qu'entendez-vous par construction? S'agit-il de locomotives tout à fait nouvelles?

M. Guiney: Non. Il s'agit de vieilles locomotives pour voyageurs de la catégorie A de GM, de 1 750 chevaux, qui ont été entièrement remises à neuf, dont l'installation électrique a été refaite et dont les boggies ont été remplacés. Les cinq premières sont en service sur la ligne Winnipeg-Churchill parce qu'il est impossible, en raison du poids des rails et de la locomotive, d'utiliser des locomotives de VIA et qu'il nous fallait en louer du Canadien National. Nous avons procédé à une analyse de rentabilité pour nous apercevoir qu'il était plus efficace d'utiliser nos propres locomotives et c'est là que nous avons envoyé les cinq premières.

Le sénateur Riley: En réponse à la question du sénateur Stollery concernant l'usine Amtrak à Beech Grove, vous avez dit que les installations de maintenance que vous construirez ou établirez à Halifax, Montréal, Toronto et Winnipeg ne seront pas utilisées pour la reconstruction des vieilles voitures comme on la pratique à Beech Grove, à partir des boggies. Est-ce exact?

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Donc, vous prenez de vieilles voitures, et reprenez-moi si je me trompe, et les faites remettre à neuf pour les utiliser sur les tronçons est et ouest du service transcontinental en particulier et aussi je crois dans le corridor Québec-Windsor, mais dans quelle mesure sont-elles remises à neuf?

M. Guiney: Les rames qui assurent le service sur le tronçon est de la Transcon ont fait l'agit d'au moins une remise à neuf classique en atelier. Il s'agit de vieilles voitures que le CN a livrées à VIA. En fait, les boggies ont été changés, les conduits

[*Text*]

interior work, stripping but not rebuilding to the extent that was indicated in the film that we saw on behalf of Beech Grove. The cost associated with the upgrading is probably about half as much as the car that would come through the Beech Grove shop. It is fair to say that when Amtrak took over the fleet from the various passenger railways in the United States, it was in a deplorable state and in much worse condition than any of the fleet that we inherited from CN or CP. Consequently, they had an immediate problem just to get going. They, obviously, made a decision for a complete rebuild and to electrify for a head-in power package at that time.

Senator Riley: The cars were approximately of the same vintage as the ones that were taken over by VIA from CN and CP.

Mr. Guiney: That is correct.

Senator Riley: The ones you took over from CN and CP, you say, are in a much more deplorable state?

Mr. Guiney: No, in the reverse, senator. The ones that we took over from CN and CP were much better.

Senator Riley: Right. How much would it cost you to refurbish a coach, which is the most important part, on the eastern and western Transcontinental, more so than the diners and the bedroom cars? How much would it cost you to refurbish a heritage coach of the vintage that you acquired from CN and CP, and mostly from CN?

Mr. Guiney: The back-shopping that has been done by Canadian National is in the order of $250,000 per car, but that is a far cry from the total re-manufacture as entered into by Amtrak where, in fact, not only did they do a complete rebuild of the car but changed the heating from what was traditional steam to electricity on a head-in power package.

Senator Riley: What dost did you just give me?

Mr. Guiney: From the point of view of the ones that we get from Canadian National, historically it has been about a quarter of a million dollars. I am not aware of the total cost that Amtrak paid to have the cars re-manufactured at Beech Grove, but certainly if, as Senator Stollery indicated, the cost of a remanufactured locomotive is two-thirds the cost of a new one, perhaps it would be in the same order of magnitude for a new car.

Senator Riley: He was talking about the locomotives. I am now talking about coaches.

Mr. Guiney: We have no experience of the order of the work that was done at Beech Grove.

Senator Riley: The figures that I have with respect to the rebuilding of the coaches at Beech Grove from the truck up and, in some cases, improving and refurbishing of the trucks themselves, amounted to approximately $230,000 per coach. Why would you not entertain a policy of rebuilding those coaches for the eastern and western sections of the Transcontinental if you could do it within that range?

Mr. Guiney: I am not personally aware of the total cost of the work that was done at Beech Grove. I believe Senator Stol-

[*Traduction*]

ont été nettoyées, l'intérieur a été refait sans toutefois être rebâti, contrairement a ce qui ne fait à Beech Grove comme vous avez pu le voir après le film. Les coûts sont au moins deux fois plus élevés à l'usine de Beech Grove. Il est juste de dire que lorsque Amtrak a hérité des diverses voitures de voyageurs aux États-Unis, elles étaient dans un état déplorable, pire que toute autre rame dont nous avons hérité du CN ou du CP. Par conséquent, il leur aura fallu beaucoup de temps pour démarrer. Ils ont de toute évidence décidé de rabâtir complètement les voitures et de les convertir à l'electricité.

Le sénateur Riley: Ces voitures étaient approximativement de la même année que celles transmises par CN et CP à VIA.

M. Guiney: C'est exact.

Le sénateur Riley: Celles dont vous avez hérité du CN et du CP sont donc dans un état plus déplorable?

M. Guiney: Non, au contraire, sénateur. Celles dont nous avons hérité sont beaucoup mieux.

Le sénateur Riley: Je comprends. Combien en coûterait-il pour remettre à neuf une voiture qui est un élément beaucoup plus important sur les tronçons est et ouest de la transcontinentale que les wagons-restaurants et les wagons-lits? Combien en coûterait-il pour remettre à neuf une vieille voiture du genre de celles que vous avez acquises du CN et du CP, et principalement du CN?

M. Guiney: Le coût des réparations en atelier effectuées pour ce qui est du matériel du Canadien National est de l'ordre de 250 000 $ par voiture, mais est loin d'être aussi élevé que celui des transformations effectuées par Amtrak qui, en fait, ne s'est pas contentée de reconstruire les voitures, mais en a modifié le système de chauffage à la vapeur en faveur de l'électricité.

Le sénateur Riley: Quel coût avez-vous cité?

M. Guiney: Pour celles qui appartenaient au Canadien National, il a été d'environ un quart de million de dollars. Je ne sais pas au juste combien au total Amtrak a payé pour la remise à neuf des voitures à Beech Grove, mais si, comme l'a dit le sénateur Stollery, le coût de la reconstruction d'une locomotive éqivaut aux deux tiers du coût d'une nouvelle, les chiffres sont peut-être les mêmes pour une nouvelle voiture.

Le sénateur Riley: Il parlait bien entendu de locomotives. Je parle quant à moi des voitures.

M. Guiney: Nous ne connaissons pas au juste l'étendue des travaux réalisés à Beech Grove.

Le sénateur Riley: Selon les chiffres que j'ai en main, le coût de la reconstruction des voitures à Beech Grove, à partir des boggies, qui comprend, dans certains cas, la remise à neuf des boggies mêmes, serait d'environ 230 000 $ l'unité. Si c'est ce que vous devriez payer pourquoi ne pas envisager de remettre à neuf ces voitures pour les tronçons est et ouest du Transcontinental?

M. Guiney: Je ne connais pas le coût total des travaux effectués à Beech Grove. Je crois que le sénateur Stollery a dit que

[*Text*]

lery indicated that the cost of refurbishing a coach was in the order of $400,000 U.S., and the cost of a lounge or diner car was considerably more—perhaps over a half million dollars. Those may not be the exact figures that he quoted but those are roughly the figures.

Senator Riley: Was he not talking more about the locomotives being in the vicinity of half a million dollars?

Senator Stollery: I believe we have all been using the same information, Senator Riley, which is presumably the information which has been provided. I may have a wrong number—I have the wrong number much of the time. However, I was only using the locomotive because it seemed to me the only proper comparison to make.

Senator Riley: We were just discussing the cost of rebuilding a coach. As I understood it, the figures given to us by Amtrak with respect to the rebuilding of a coach from the truck up, and even improving the truck—

Senator Stollery: They spoke about the frame and the camber. As long as the car had a camber to it then they just rebuilt the whole thing.

Senator Riley: Yes, at a cost for the coach of approximately $230,000.

Senator Stollery: I do not recall that number. However, you wrote it down so I am sure you have it right.

Senator Riley: I believe I gave that to you.

Senator Stollery: You gave me a copy which has the number I was referring to. I used the example of the locomotive only because it was the best example. It seemed to deal with comparables. However, I understood from the evidence that actually CN seems to perform the work more cheaply than Beech Grove. That was the impression I was left with. Is it so?

Senator Riley: The evidence just given indicated that the cost of refurbishing a coach by CN would amount to about $250,000. This cost refers only to cleaning out the car, refurbishing the seats and so forth, and is not with respect to the complete work as done by Amtrak. Is that so?

Mr. Guiney: I have no way of confirming that number, sir. The number I gave was the number with respect to what we pay Canadian National for the back shopping of our cars, which is in the order of $250,000.

Senator Stollery: I believe Amtrak sent around a figure which was something more than that. I believe Amtrak mentioned the figure of $500,000. That is the figure which sticks in my mind. I know I have your figures here with respect to a coach. You have mentioned $350,000 for the rebuilding of a coach, $400,000 to $500,000 for a sleeper and, if I recall correctly, a kitchen car was more expensive. I believe the costs in that regard were up around $600,000.

[*Traduction*]

la remise à neuf d'une voiture coûtait environ 400 000 $ U.S. et que celle d'une voiture-bar ou d'une voiture-restaurant était considérablement plus coûteuse, peut-être plus de un demi-million de dollars. Ce sont à peu près les chiffres que nous a donnés le sénateur.

Le sénateur Riley: N'a-t-il pas plutôt dit que c'est la remise à neuf des locomotives qui coûterait environ un demi-million de dollars?

Le sénateur Stollery: Je crois que nous avons tous utilisé les mêmes renseignements, sénateur Riley, soit ceux qu'on nous a donnés. Je me suis peut-être trompé; cela m'arrive souvent. J'ai employé l'exemple des locomotives parce que c'est la seule comparaison qui me semblait appropriée.

Le sénateur Riley: Nous parlions du coût de la remise en état d'une voiture. Si j'ai bien compris, les chiffres que nous a donnés Amtrak en ce qui a trait à la remise à neuf intégrale d'une voiture, et peut-être même l'amélioration du boggie . . .

Le sénateur Stollery: Ils ont parlé du châssis et de la carrosserie. Tant qu'il y a une carrosserie ils peuvent refaire toute la voiture.

Le sénateur Riley: Cette remise en état coûte environ 230 000 $.

Le sénateur Stollery: Je ne me souviens pas du chiffre exact. Si c'est le montant dont vous avez pris note, il est probablement exact.

Le sénateur Riley: C'est ce que je vous avais dit.

Le sénateur Stollery: Sur la copie que vous m'avez donnée, figure le montant que j'ai mentionné tout à l'heure. Je me suis servi de l'exemple de la locomotive parce que c'était le meilleur. Il semblait s'agir d'éléments comparables. Toutefois, d'après les témoignages que nous avons entendus, le CN semble effectuer ces travaux de façon plus économique qu'Amtrak ne le fait à Beech Grove. Est-ce vrai?

Le sénateur Riley: D'après ce qu'on vient d'apprendre, la remise à neuf d'une voiture par le CN coûterait environ 250 000 $. Ces travaux ne comprennent que le nettoyage de la voiture et la remise à neuf des sièges, et ne seraient donc pas aussi complets que ceux d'Amtrak. Qu'en pensez-vous?

M. Guiney: Je ne peux vraiment pas confirmer ce chiffre, monsieur le sénateur. Je vous ai fourni le montant que nous payons au Canadien National pour la remise en état de nos voitures, soit environ 250 000 $.

Le sénateur Stollery: Je crois que les coûts qu'Amtrak nous a fait parvenir étaient légèrement plus élevés. Je pense que cette société parlait de 500 000 $; c'est le chiffre dont je me souviens. J'ai sous les yeux les chiffres que vous nous avez donnés pour les voitures. Vous avez parlé de 350 000 $ dollars pour la remise à neuf d'une voiture, et de 400 000 $ ou 500 000 $ dollars pour une voiture-lit et, si je me souviens bien, la montant serait plus élevé pour une voiture-restaurant. Je crois que pour ce type de remise en état on parlait de 600 000 $.

[*Text*]

Senator Riley: The new maintenance facilities will provide for nothing more than the refurbishing and inspection of these coaches, someting which is being conducted at the present time, is that right?

Mr. Franche: What we are aiming at in those facilities is something we call daily servicing, which means cleaning and so forth. We will also conduct repairs which involve the lifting out of components. However, we are not talking about rebuilding or refurbishing in our facilities.

Senator Riley: The refurbishing will be done by CN employees?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: So actually, then, what you will be providing are only the physical facilities at Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg; you will not be providing the train personnel to carry out this partial refurbishing of cars?

Mr. Franche: I have to explain carefully what we are doing. Partial refurbishing will not take place in those shops; that type of work will be carried out at other CN shops. What we are talking about is building the physical facilities to service our cars and also to take component changes out and things of that nature. At the moment we are also talking to CN about not only supplying the physical facilities but also the transferring of employees from CN to ourselves. This is something which is just in the beginning stages and which would result in VIA employees doing the work which is presently being done, obviously, by CN employees.

Senator Riley: So it is now only a question of transferring employees. It is still in the negotiation stage, is that right?

Mr. Franche: Right.

Senator Riley: In effect, what we will have as a result of the new facilities at Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg is simply a carry on of the work presently being done by CN and some by CP. However, you will own or lease the physical facilities, is that right?

Mr. Franche: We will own the facilities.

Senator Riley: You will own the facilities.

Mr. Franche: And we will manage them.

Senator Riley: Will you own the land as well?

Mr. Franche: The land will be on very long-term rental agreements from CN. I can give you an example right now. Mimico is on a 50-year lease with options to renew.

Senator Riley: With the facilities owned by VIA and the work being carried out by CN?

Mr. Franche: The work conducted by ourselves.

Senator Riley: And the possibility of a transfer of a number of employees by CN to VIA?

Mr. Franche: That is right.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Les nouvelles installations d'entretien ne s'occuperont que de la remise à neuf et de l'inspection de ces voitures, de choses que l'on fait déjà. Est-ce exact?

M. Franche: Nous espérons que ces installations pourront se charger de l'entretien quotidien, soit de tâches comme le nettoyage. Nous assurerons également des réparations qui nécessitent le démontage de certaines pièces. Il n'est toutefois pas question de faire de reconstruction ou de la remise à neuf dans nos installations.

Le sénateur Riley: Cette tâche reviendra à des employés du CN?

M. Franche: C'est exact.

Le sénateur Riley: Ainsi, vous ne fournirez que les installations matérielles à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg. Vous n'assurerez pas la main-d'œuvre nécessaire à la remise à neuf des voitures?

M. Franche: Je vais tenter d'expliquer très précisément ce que nous faisons. La remise à neuf partielle ne se fera pas dans ces ateliers, mais dans d'autres ateliers du CN. Nous construirons des installations matérielles où s'effectueront, par exemple, l'entretien de nos voitures et le remplacement de pièces. Nous négocions également avec le CN non seulement pour l'offre des installations matérielles mais également au sujet de la mutation d'employés à notre service. Si cette nouvelle idée se concrétisait, les employés de VIA effectueraient des travaux dont se chargent actuellement des employés du CN.

Le sénateur Riley: Il ne reste plus qu'à régler la mutation des employés. Vous n'en n'êtes d'ailleurs encore qu'à l'étape des négociations, n'est-ce pas?

M. Franche: C'est exact.

Le sénateur Riley: De fait, les nouvelles installations de Halifax, de Montréal, de Toronto et de Winnipeg ne nous permettront que d'effectuer les travaux que font maintenant le CN et le CP. Ces installations matérielles vous appartiendront-elles ou les louerez-vous?

M. Franche: Elles nous appartiendront.

Le sénateur Riley: Ah, bon!

M. Franche: Nous en assurerons la gestion.

Le sénateur Riley: Le terrain sur lequel elles se trouvent vous appartiendra-t-il également?

M. Franche: Nous louerons le terrain par un contrat de location à très long terme avec le CN. Par exemple, Mimico nous est loué aux termes d'un contrat de location de 50 ans que nous pouvons renouveler.

Le sénateur Riley: Les installations appartiendront à VIA et les travaux seront effectués par les employés du CN?

M. Franche: Nous dirigerons les travaux.

Le sénateur Riley: Il sera possible d'assurer la mutation d'un certain nombre d'employés du CN à VIA Rail?

M. Franche: C'est exact.

[*Text*]

Senator Riley: Do you hope to do that as well with conductors and train crews?

Mr. Franche: That is correct.

Senator Riley: However, the agreement does not extend to switching and so forth?

Mr. Franche: Possibly to switching; that is not yet clear at the moment. How do you see it with respect to the switching, Mr. Guiney?

Mr. Guiney: We believe that the yard crew or switching crew would be exclusively in the area of passenger service. They might be part of the transfer. The only two areas in the country where there are dedicated passenger crews are Toronto and Montreal; all the rest are joint CN/VIA freight/passenger service.

Senator Riley: So we cannot look forward to too much improvement insofar as VIA is concerned in maintaining, refurbishing and putting improved equipment on the eastern and western sections of the Transcontinental, at least for a number of years, is that right?

Mr. Franche: On the contrary, I think that the facilities allow us to maintain the equipment better so that it will not break down as easily. However, what is more important is that we are looking at a conversion right now, which I believe I mentioned previously, of the eastern Transcontinental from steam heat to electric heat, which would be very close to what you saw in the film. That is a major job and we will come to a decision with respect to it shortly. As a matter of fact, we are performing the engineering work right now in this respect. We hope to start this conversion early next year, to convert a good part of the fleet to electric heat and air conditioning. Some 84 cars, to be precise.

Senator Riley: Do you mean 84 cars over the whole system?

Mr. Franche: It would be on the *Ocean*.

Senator Riley: On the *Ocean*?

Mr. Franche: Yes, with respect to three trainsets.

Senator Riley: Let us talk for a moment about ridership. Since the *Atlantic* was taken off, the ridership on the *Limited* has increased by how much annually? Could you also say something about the *Ocean*?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I cannot properly supply the committee with that information right now, but perhaps I can inform you in writing of the difference in ridership before and after, if that is satisfactory.

The Chairman: Yes.

Senator Riley: We have here the figures from Montreal to Halifax divided in four sections. These are figures supplied by you and they refer to Montreal-Charny; Charny-Campbellton; Campbellton-Moncton; and Moncton-Halifax. Are you aware that these figures were supplied to us?

Mr. Franche: Yes.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Espérez-vous faire la même chose pour les chefs et l'équipe de train?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Cette entente ne s'appliquera toutefois pas à la manœuvre?

M. Franche: Peut-être, rien n'est encore définitif. Monsieur Guiney, qu'en pensez-vous?

M. Guiney: Nous croyons que l'équipe de triage et l'équipe chargé de la manœuvre ne s'occuperaient que des services voyageurs. Il pourraient être touchés par cette entente sur la mutation. Les deux seules régions canadiennes où il existe des équipes spéciales chargées du service voyageurs sont Toronto et Montréal; autrement, il s'agit de services voyageurs et de fret combinés du CN et de VIA.

Le sénateur Riley: Nous ne pouvons donc pas compter sur de grands progrès pour ce qui est de l'entretien, de la remise en état et de l'amélioration de l'équipement utilisé par VIA Rail pour les tronçons est et ouest du *Transcontinental*, tout au moins pour un certain nombre d'années. Est-ce exact?

M. Franche: Au contraire, je crois que les installations nous permettront de maintenir le matériel dans un meilleur état, de sorte qu'il ne tombera pas en panne aussi facilement. Toutefois, fait encore plus important, comme je crois l'avoir mentionné un peu plus tôt, nous étudions la conversion, du tronçon est du *Transcontinental* de la vapeur à l'électricité, un peu comme ce que vous avez vu dans le film. C'est un travail d'envergure, nous prendrons une décision à cet égard sous peu. De fait, nous entreprenons actuellement des travaux d'ingénierie. Nous espérons commencer cette conversion au début de la prochaine année, et une bonne partie des voitures seront bientôt munies d'équipement de chauffage électrique et de climatisation. Environ 84 voitures seraient modifiées.

Le sénateur Riley: S'agit-il de 84 voitures pour tout le système?

M. Franche: De quatre-vingt-quatre voitures pour l'*Ocean*.

Le sénateur Riley: Vous avez bien dit *l'Ocean*?

M. Franche: Oui, les trois rames.

Le sénateur Riley: Parlons un moment du nombre de voyageurs, voulez-vous. Depuis la mise hors service de l'*Atlantic*, de combien le nombre de voyageurs utilisant le *Limited* a-t-il crû par année? Et que dire de l'*Ocean*?

M. Franche: Monsieur le président, je suis dans l'impossibilité de vous fournir des données précises pour l'instant, mais peut-être pourrais-je vous informer par écrit de la proportion des voyageurs enregistrée avant et après, si cela vous convient.

Le président: Très bien.

Le sénateur Riley: Nous avons ici le nombre de voyageurs de Montréal à Halifax ventilé en quatre catégories. Ces chiffres que vous nous avez fournis portent sur les parcours Montréal-Charny Charny-Campbellton, Campbelleton-Moncton et Moncton-Halifax. Saviez-vous que nous étions en possession de ces données?

M. Franche: Oui.

[*Text*]

Senator Riley: In 1982 the figure was 337,200. In 1983 the figure was 325,200. Do you agree that these figures are yours?

Mr. Franche: I gather they were prepared by Raymond Collerette on May 3, 1984.

Senator Riley: Therefore, there has not been very much of an increase; in fact, there has been a decrease in ridership between 1982 and 1983 on the *Ocean Limited*?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: This indicates a lack of public acceptance of the *Ocean Limited* operating between Montreal and Halifax. Would you also agree with me, when I say the ridership prior to 1982 or prior to the date the *Atlantic* was taken off or abandoned, was increasing rather than decreasing?

Mr. Franche: I cannot tell you whether, over the years, this indicates an increase on the *Ocean Limited*. What we have to be careful of is, while these figures on the *Ocean Limited* show a decrease from 337,000 to 335,000, part of that is moving over to the *Chaleur* with different schedules, and so forth.

If we look at the Montreal-Charny run, we see that that traffic has obviously gone to another train. A similar situation has happened with the Charny-to-Campbellton run. Once you start looking at the Campbellton-to-Moncton run, you see there is a 3 per cent increase, and with Moncton to Halifax there is also a 2 per cent or 3 per cent increase. There is a difference between the two, and it is difficult to say that on a particular train it has dropped completely. People have another convenient schedule which, in this case, is the *Chaleur*.

Senator Riley: We are more interested in the ridership from Montreal to Halifax so far as the *Ocean Limited* is concerned as part of the eastern *transcontinental*. Are you not improving the ridership between Montreal and Halifax?

Mr. Franche: I think it is the opposite way because I would count the results of 1982 over the section Campbellton-Moncton and Moncton-Halifax as representative of those that go all the way, at least from Halifax to Moncton. On that basis it has increased from 1982 to 1983. What has decreased is the section from Montreal to Campbellton.

Senator Riley: That is not taking into account the decrease brought about by the abandonment of the *Atlantic*. It hardly makes up your increase.

Mr. Franche: Probably. I do not think a good group of the *Atlantic* would necessarily have gone from Saint John to Moncton and back up; they probably took another means of transportation for going back up.

Senator Riley: It is quite evident that they are not using the train or that they are not travelling.

Mr. Franche: That could be.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: En 1982, le nombre s'élevait à 337,200. En 1983, il est tombé à 325 200. Ces données sont bien les vôtres, non?

M. Franche: Je crois qu'elles ont été compilées par Raymond Collerette le 3 mai 1984.

Le sénateur Riley: On ne peut pas vraiment parler d'augmentation; de fait, le nombre de voyageurs de l'*Ocean Limited* a diminué de 1982 à 1983, n'est-ce pas?

M. Franche: C'est exact.

Le sénateur Riley: Ce qui prouve que le public n'a pas bien accepté l'*Ocean Limited* entre Montréal et Halifax. Seriez-vous d'accord pour dire que, avant 1982 ou avant la date à laquelle l'*Atlantic* a été abandonné ou mis hors service, le nombre de voyageurs était en hausse plutôt qu'en baisse?

M. Franche: Je ne peux vous dire si, au fil des ans, cela révèle une augmentation du nombre de voyageurs de l'*Ocean Limited*. Il nous faut tenir compte du fait que, bien que ces chiffres indiquent une diminution de 337 000 à 335 000 du nombre de voyageurs de l'*Ocean Limited*, le *Chaleur* s'est approprié une partie du marché à cause notamment de ses horaires.

Si nous considérons le parcours Montréal-Charny, on se rend bien compte que les voyageurs prennent un autre train. Une situation semblable s'est produite dans le cas de Charny-Campbellton. Si vous examinez la liaison Campbellton-Moncton, vous constatez une augmentation de 3 p. 100, et celle de Moncton-Halifax enregistre également une hausse de 2 ou 3 p. 100. Il y a une différence entre les deux parcours, et il est difficile d'affirmer que le taux d'utilisation d'un train donné est tombé à zéro. Les voyageurs disposent d'un autre horaire pratique, en l'occurrence celui du *Chaleur*.

Le sénateur Riley: Le nombre de voyageurs entre Montréal et Halifax nous intéresse davantage étant donné que l'*Ocean Limited* fait partie du *Transcontinental* de l'Est. Le nombre de voyageurs entre Montréal et Halifax n'augmente-t-il pas?

M. Franche: Je crois que c'est plutôt le contraire, car je considère que le nombre de voyageurs empruntant le service Campbellton-Moncton et Moncton-Halifax en 1982 est représentatif de la proportion de voyageurs qui se rendent du début à la fin du parcours, en tout cas de Halifax à Moncton. A ce compte-là, le nombre a effectivement augmenté de 1982 à 1983. C'est la proportion de voyageurs entre Montréal et Campbellton qui a diminué.

Le sénateur Riley: Cela si l'on ne prend pas en considération la diminution du nombre de voyageurs qu'a provoqué la mise hors service de l'*Atlantic*. On est encore loin de votre augmentation.

M. Franche: Vous avez probablement raison. Je ne pense pas que bon nombre de voyageurs de l'*Atlantic* seraient allés de Saint-Jean à Moncton pour revenir ensuite à leur point de départ; ils sont probablement revenus par un autre moyen de transport.

Le sénateur Riley: De toute évidence, ils n'utilisent pas le train ou ne voyagent pas.

M. Franche: C'est possible.

[*Text*]

Senator Riley: If what I say is so, and if they are not using the train or not travelling at all, would you say that the passenger rail service being provided between, say, Saint John and Montreal has resulted in the fact that a lot of people have ceased to travel by train?

Mr. Franche: I guess it is possible. Obviously, when you remove a train, some people go to the other train and, therefore, you do lose. With the November 1981 cuts, all of the passengers did not re-appear on other trains. We cut the mileage by 20 per cent and we lost 10 per cent of the business. In that sense, there was a reduction and that is not surprising. It would appear, from comparing the notes that I have here, that by dropping one train the total passengers on two trains previously dropped by 17 per cent. A 50 per cent decrease in train miles led to a 17 per cent loss in passengers.

Senator Riley: It is possible?

Mr. Franche: It is probable; the figures are there.

Senator Riley: As a result of the abandonment of the *Atlantic*, a number of people have lost the right to travel by train.

Mr. Franche: They use another mode.

Senator Riley: The figures we have from previous meetings indicate that the number of passengers travelling by bus has not increased to any appreciable extent.

Mr. Franche: I do not have those figures.

Senator Riley: The only other available means of travel for a number of passengers is by air. We have had reports that it is not feasible for school classes, which take trips from Montreal to Ottawa, and for senior citizens, to be able to afford to travel by air. That leaves a segment of the population, particularly in southwestern New Brunswick—including the largest industrial centre in the maritimes—without a means of transportation to centres such as Montreal, Ottawa and Toronto.

Mr. Franche: It remains, Mr. Chairman, that 85 per cent of all trips are by automobile. Obviously, I am not talking of school children, but it applies to adults travelling by car.

Senator Riley: I suggest that is hardly an answer. I would go back to Senator Stewart's question. You mention that your senior executive amounts to approximately 13 people; is that right?

Mr. Franche: Correct.

Senator Riley: Do they include the personnel under general management?

Mr. Franche: No, this is just the vice presidents or the directors.

Senator Riley: How many would you estimate would be included under general management?

Mr. Franche: Under general management there are 37.

Senator Riley: In your budget for the year 1982-83, you have indicated that there are 48 members.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Dans ce cas, s'ils ne prennent pas le train ou ne voyagent pas du tout, diriez-vous que, vu la nature du service ferroviaire de passagers entre, disons, Saint-Jean et Montréal, beaucoup de voyageurs ont cessé de prendre le train?

M. Franche: Je suppose que c'est possible. Manifestement, lorsque vous retirez un train, vous obligez un certain nombre de gens à prendre l'autre train et, par conséquent, vous perdez. A cause des restrictions de novembre 1981, les voyageurs n'ont pas tous pris d'autres trains. Nous avons réduit le kilométrage de 20 p. 100 et perdu 10 p. 100 du marché. D'où cette réduction, pas étonnante d'ailleurs. En comparant les notes que j'ai devant moi, je vois que le retrait d'un train a eu pour effet de réduire de 17 p. 100 le nombre total de personnes voyageant par deux trains. Une réduction de moitié du kilométrage a entraîné une perte de voyageurs de 17 p. 100.

Le sénateur Riley: Est-ce possible?

M. Franche: C'est probable, les chiffres ne mentent pas.

Le sénateur Riley: Donc, un certain nombre de gens ne peuvent plus prendre le train depuis l'abandon de l'*Atlantic*.

M. Franche: Ils recourent à un autre mode de transport.

Le sénateur Riley: Les chiffres que nous avons obtenus au cours de réunions précédentes révèlent que le nombre de passagers des autocars n'a pas crû considérablement.

M. Franche: Je ne connais pas ces chiffres.

Le sénateur Riley: Le seul autre mode de transport auquel ont accès un certain nombre de voyageurs est l'avion. Cependant, on nous a dit qu'il est prohibitif pour les groupes scolaires qui font de petits voyages entre Montréal et Ottawa, et les personnes du troisième âge. Par conséquent, une certaine partie de la population, plus particulièrement dans le Sud-Ouest du Nouveau-Brunswick—et le grand bassin industriel des maritimes—n'a aucun moyen de se rendre à des centres tels que Montréal, Ottawa et Toronto.

M. Franche: Il n'en demeure pas moins, monsieur le président, que 85 p. 100 de tous les voyages sont effectués par automobile. Évidemment, je ne parle pas des écoliers, mais des adultes qui voyagent en auto.

Le sénateur Riley: Je vous ferai remarquer que ce n'est pas une réponse. Je voudrais revenir à la question du sénateur Stewart. Vous dites compter 13 cadres supérieurs. Est-ce exact?

M. Franche: C'est exact.

Le sénateur Riley: Cela comprend-il tous les gestionnaires?

M. Franche: Non, il s'agit uniquement des vice-présidents et des directeurs.

Le sénateur Riley: A combien estimez-vous le nombre total de gestionnaires?

M. Franche: Ils sont 37.

Le sénateur Riley: Votre budget de 1982-1983 indique 48 membres.

[*Text*]

Mr. Franche: I do not know where that figure of 48 comes from.

Senator Riley: I quoted that from volume 1, page 58 of your testimony, which was given on February 21, 1984.

Mr. Franche: I will have to reconcile that, senator.

Senator Riley: You mentioned that one of your employees was somewhat surprised to see you arrive in a limousine for work, to take part in the day-to-day operation of the railway services. How many private automobiles does VIA maintain for its senior executives?

Mr. Franche: I believe the number is 13, one per senior executive.

Senator Riley: Thirteen private automobiles?

Mr. Franche: Yes.

Senator Riley: You mentioned that you arrived in a limousine. Would you describe that limousine for us?

Mr. Franche: I did not say that it was a limousine, senator. It was an Oldsmobile car.

Senator Riley: There are 13 cars, then, owned by VIA and operated by its senior executives, is that right?

Mr. Franche: Yes, that is right.

Senator Riley: Would it surprise you to know that Amtrak, which is a much larger organization than VIA, has only one privately or company-owned automobile which is used by the president and other senior executives?

Mr. Franche: I did not inquire, so I cannot comment on that, senator.

Senator Riley: I believe that that is part of Amtrak's policy of avoidable costs. Would you not agree that it would constitute a considerable avoidable cost if you were to reduce the number of automobiles owned by VIA from 13 to 1?

Mr. Franche: That is one of the ways in which we compensate some of our employees, Mr. Chairman. Sometimes there are what can be called different benefits offered by different companies and it is extremely difficult to compare one policy with the other. We would have to compare the rates at which employees are paid and the benefits which they are given in both companies. It is a very difficult comparison to make.

Senator Riley: The employees of Amtrak are not allowed to travel by air unless they get special permission to do so. Do your executives need to have special permission to travel by air?

Mr. Franche: Yes, they have to get special permission and they do so, at times. I am one of those who makes them travel extensively by train. Quite frankly, Mr. Chairman, if I go to Winnipeg I do not go by train. I will travel by air because otherwise it would take me two and a half days to get there. We travel different routes by different modes.

Senator Riley: That is understandable.

Mr. Franche: If I leave Thursday evening for Halifax by train, for example, I will come back by air, because otherwise I

[*Traduction*]

M. Franche: Je ne sais pas d'où vient ce chiffre.

Le sénateur Riley: De la page 58, du volume 1, du mémoire que vous avez soumis le 21 février 1984.

M. Franche: Il me faudra les corriger, sénateur.

Le sénateur Riley: Vous avez dit que l'un de vos employés avait été quelque peu étonné de vous voir arriver au travail en limousine. Vous alliez alors prendre part aux opérations quotidiennes des services ferroviaires. Combien de voitures particulières VIA met-elle au service de ses cadres supérieurs?

M. Franche: Le chiffre est je crois 13, soit une voiture par cadre supérieur.

Le sénateur Riley: Treize voitures privées?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Vous êtes, dites-vous, arrivé en limousine. Pouvez-vous nous décrire cette limousine?

M. Franche: Pas en limousine, sénateur, en Oldsmobile.

Le sénateur Riley: VIA place donc 13 voitures à la disposition de ses cadres supérieurs?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Seriez-vous surpris d'apprendre qu'Amtrak, qui est une organisation beaucoup plus importante que VIA, n'en a qu'une, qui est utilisée par le président ou d'autres cadres supérieurs?

M. Franche: Je ne me suis pas renseigné à ce sujet, aussi je n'ai rien à dire.

Le sénateur Riley: Je crois que cela fait partie de la politique d'Amtrak, qui supprime les dépenses évitables. Ne croyez-vous pas que vous réaliseriez des économies sensibles en réduisant à une seule les voitures que VIA place à la disposition de ses cadres supérieurs.

M. Franche: La voiture est en somme une compensation que nous accordons à certains de nos employés, monsieur le président. Diverses sociétés offrent différents avantages qu'il serait bien difficile de comparer. Il nous faudrait rapprocher les traitements et avantages des employés des deux sociétés. La comparaison n'est pas facile.

Le sénateur Riley: Les employés d'Amtrak ne sont autorisés à voyager par avion que s'ils obtiennent une permission spéciale. En est-il ainsi pour VIA Rail?

M. Franche: Oui, il leur faut obtenir une permission spéciale. Je suis un de ceux qui les fait voyager beaucoup par le train. Mais je vous avoue, monsieur le président, que je ne prends pas le train pour aller à Winnipeg. J'y vais par avion; parce qu'autrement, je mettrais deux jours ou deux jours et demi pour m'y rendre. Le moyen de communication change selon le parcours.

Le sénateur Riley: Ce qui est fort compréhensible.

M. Franche: Si je prends le train jeudi soir pour me rendre à Halifax, je reviendrai par avion, car il me faudrait autrement

[*Text*]

will have to wait for an entire day to return by train. That is a great inconvenience to me. I do travel to Halifax by train, however.

Senator Riley: How many private railway cars do you have?

Mr. Franche: None, Mr. Chairman.

Senator Riley: Did you have one at any time?

Mr. Franche: No, I do not believe that anyone at VIA has had a private railway car. It is not our policy to have one.

Senator Riley: What kind of car does VIA use for track inspections?

Mr. Franche: VIA does not do track inspections. CN does them.

Senator Riley: There is no part of any track that VIA has to inspect?

Mr. Franche: No.

Senator Riley: In the costing record, does CN charge you for any part of the track inspection?

Mr. Franche: Oh, I presume that CN does charge us.

Senator Riley: Therefore, that would be contributing to the costs of the operation of the private car that may be used?

Mr. Franche: If it is considered applicable under our 6313 by the CTC, yes; I cannot tell you whether it is or not.

Senator Riley: I believe that Senator Muir brought up the subject of making telephone calls through the dedicated number for reservations and you said that, at the present time, the average time for a call to get through is 21 seconds?

Mr. Franche: Mr. Guiney informs me that it is 21 seconds.

Senator Riley: That is as of when?

Mr. Guiney: That is the weekly average. We monitor that at each one of the TSOs across the country.

Senator Riley: How long has that average been in effect?

Mr. Guiney: It varies from week to week, but the general average is 21 seconds.

Senator Riley: Over what period has that beenn the case?

Senator Muir: When did that degree of efficiency take effect?

Mr. Guiney: I am not sure that I can identify that in terms of the number of weeks, but certainly throughout the whole period, with the exception of Christmas or Easter where the number of calls received greatly increases and therefore taxes the capability of the agents to respond, the general average is 21 seconds.

Senator Riley: This has been the case every since you have taken over the system?

Mr. Guiney: No, no, the monitoring in the early stages was certainly not done. The monitoring began about a year and a half ago in order to make meaningful weekly comparisons.

[*Traduction*]

attendre une journée entière pour revenir par le train. Par contre, je prends le train pour l'aller.

Le sénateur Riley: De combien de voitures de chemin de fer privées disposez-vous?

M. Franche: D'aucune, monsieur le président.

Le sénateur Riley: En avez-vous déjà eu une?

M. Franche: Non, je ne crois pas que quelqu'un ait déjà eu à VIA une voiture de chemin de fer privée. Ce n'est pas notre politique.

Le sénateur Riley: De quelle voiture VIA se sert-il pour l'inspection de la voie ferrée?

M. Franche: VIA ne fait pas l'inspection de la voie ferrée. Le CN s'en charge.

Le sénateur Riley: VIA ne fait l'inspection de la voie ferrée en aucune façon?

M. Franche: Non.

Le sénateur Riley: Est-ce que vous payez le CN pour ce travail d'inspection?

M. Franche: Je suppose que oui.

Le sénateur Riley: Cette somme équivaudrait donc à une partie du coût d'opération d'une voiture privée?

M. Franche: Si la CCT considère cette dépense légitime, en vertu de notre ordonnance 6313, oui; mais je ne saurais vous dire s'il en est ainsi?

Le sénateur Riley: Le sénateur Muir a parlé, je crois, des appels pour réservations et vous avez dit qu'il faut, actuellement, environ 21 secondes pour obtenir une réponse de ce service?

M. Franche: M. Guiney m'informe que ce temps est de 21 secondes.

Le sénateur Riley: Depuis quand?

M. Guiney: C'est une moyenne hebdomadaire. Nous surveillons le service à chacune de ses points au Canada.

Le sénateur Riley: Depuis quand cette moyenne de temps existe-t-elle?

M. Guiney: Elle varie de semaine en semaine, mais la moyenne générale est de 21 secondes.

Le sénateur Riley: Mais depuis combien de temps?

Le sénateur Muir: Depuis quand ce degré d'efficacité a-t-il été atteint?

M. Guiney: Je ne saurais vous dire depuis combien de semaines, mais surement durant toute la période. Exception faite pour les jours de Noël et de Pâques, car le nombre d'appels augmente alors de beaucoup et réduit d'autant l'efficacité de nos agences, la moyenne générale est de 21 secondes.

Le sénateur Riley: Cette moyenne existe depuis que vous avez pris le système en charge?

M. Guiney: Non; au début, il n'y avait surement pas de surveillance. La surveillance a commencé il y a un an et demi,

[*Text*]

Senator Riley: Was it beause of the monitoring that the waiting time went down to 21 seconds?

Mr. Guiney: It was a combination of both the monitoring and the adjustment of the staff to meet peak loads, similar to the situation in any other mass transportation organization which has a reservations system.

Senator Riley: I can recall, about two years ago, endeavouring to get through to Toronto from Belleville, Ontario. I tried every 10 minutes for one and a half hours without getting any reply at all.

Mr. Guiney: I am not able to respond, senator, because I do not know in what particular month it was that you called.

Senator Riley: It was in between and not during the peak periods. Now you say that that is partially overcome by the fact that we can make reservations through accredited travel agencies; is that right?

Mr. Guiney: I am not necessarily sure that the calls to the reservations bureau increased dramatically as a result of having accredited travel agents. What we have done is, first of all, monitor the system to ensure that people are following the procedures for answering telephone calls and responding competently. Secondly, we adjusted the work force to look after peak periods more properly.

Senator Riley: Through the use of expensive borchures you have advertised a seven-day tour from Montreal to Halifax. That is called the "VIA Rail Tour." Are you familiar with that?

Mr. Guiney: Yes, senator.

Senator Riley: On what part of that tour does the passenger travel by VIA Rail?

Mr. Guiney: That tour leaves Montreal on No. 14 during the evening and arrives at Halifax during the next afternoon.

Senator Riley: And what happens then? What takes place over the balance of the tour?

Mr. Guiney: I assume that the passengers visit relatives. They are not "get-away" tours which involve hotel packages.

Senator Riley: The brochure advertises that you take the passengers to Halifax overnight and then take them to Digby. You do not take them to Digby by VIA Rail. You then take them across the Bay of Fundy, and that is not by VIA Rail or a Via Rail operated ferry. You then take them down to St. Andrews and advertise trips to Grand Manan where they can see whales, and that sort of thing. You then take them back up to Saint John. You then take them to Fundy National Park and then on a tour of Prince Edward Island. You then take them back to Nova Scotia, presumably by ferry and then to Cape Breton. Is any part of that trip carried out on VIA Rail facilities?

[*Traduction*]

pour nous permettre d'établir des comparaisons hebdomadaires.

Le sénateur Riley: Est-ce à cause de la surveillance que cette moyenne est tombée à 21 seondes?

M. Guiney: A cause de la surveillance et aussi parce que le personnel s'est adapté aux périodes de pointe, comme cela arrive dans d'autres moyens de transport en commun, qui disposent d'un système de réservation.

Le sénateur Riley: Je me souviens qu'il y a deux ans, j'ai essayé, tous les dix minutes pendant une heure et demie, de parler à Toronto de Belleville, sans obtenir de réponse.

M. Guiney: Je ne peux rien dire à ce propos, sénateur, parce que j'ignore quel mois vous avez téléphoné.

Le sénateur Riley: C'était entre les deux et non pas durant les périodes de pointe. Vous dites maintenant que ce problème est en partie réglé étant donné que nous pouvons faire des réservations en passant par des agences de voyages accréditées; est-ce exact?

M. Guiney: Je ne suis pas nécessairement sûr que les appels au bureau de réservations ont augmenté radicalement du fait d'avoir des agences de voyage accréditées. Mais nous avons, tout d'abord surveillé le système pour nous assurer que le personnel répond aux appels téléphoniques selon la procédure établie et le fait de façon compétente. Dernièmement, nous avons réamenagé la composition des équipes pour mieux répondre aux périodes de pointe.

Le sénateur Riley: Au moyen de brochures coûteuses, vous avez annoncé un périple de 7 jours de Montréal à Halifax. C'est ce qu'on appelle le «VIA Rail Tour», en êtes-vous au courant?

M. Guiney: Oui, sénateur.

Le sénateur Riley: Sur quelle partie de ce parcours les voyageurs voyagent-ils par VIA Rail?

M. Guiney: Ce périple commence à Montréal en tant que train nº 14 en soirée et se termine à Halifax le lendemain dans l'après-midi.

Le sénateur Riley: Et que se produit-il alors? Que se produit-il pendant le reste du périple?

M. Guiney: Je présume que les voyageurs visitent des parents. Il ne s'agit pas de voyages organisés, tout compris, qui comportent des réservations d'hôtel.

Le sénateur Riley: La brochure annonce que les voyageurs arrivent à Halifax après une nuit dans le train, puis vous les conduisez à Digby. Vous ne les conduisez pas à Digby par VIA Rail. Vous les faites ensuite traverser la Baie de Fundy et ce n'est pas par VIA Rail ou par un traversier exploité par VIA Rail. Vous les conduisez ensuite à St. Andrews et vous annoncez des excursions à Grand Manan où ils peuvent observer des baleines et ce genre de chose. Vous les ramenez ensuite à Saint-Jean. Vous leur faites visiter le parc national de Fundy et ensuite vous les conduisez à l'Île-du-Prince-Édouar d. Vous les ramenez ensuite en Nouvelle-Écosse présumément par traversier puis au Cap Breton. Y a-t-il des tronçons de ce par-

[*Text*]

Mr. Guiney: Anywhere the train service operates, by all means it is by VIA Rail.

Senator Riley: I am asking you if you take them from the landing point of the ferry—

Mr. Guiney: At North Sydney?

Senator Riley: I do not think it is at North Sydney.

Senator Stewart: That is Caribou, Nova Scotia.

Senator Riley: Yes. From there you take them to Cape Breton. I understand that all of that is done by bus.

Mr. Guiney: There is a chartered bus that runs from Prince Edward Island to Moncton which connects with the *Ocean* in both directions.

Senator Riley: I am talking about the seven-day tour, the VIA Rail Tour. I suggest that you are using that very expensive brochure to promote a trip from Montreal to Halifax, and at the end of six days or six and a half days, to promote the trip back from Halifax to Montreal.

Mr. Franche: If I may comment on that, Mr. Chairman. We do provide a great number of tours which are designed, first of all, to stimulate a certain long leg of travel by train. Wherever possible to fit it into the agenda of the tourists—because these are tourist packages—we use the train, but it is quite correct to say that we often use buses. Instead of trying to guess exactly what is happening with that tour, I will be glad to provide you with the details of that tour in writing. That explanation would be very detailed and very precise, Mr. Chairman.

Senator Riley: The evidence of the Motorways people was exactly as I have stated it; that is, a trip from Montreal to Halifax by VIA Rail and from Halifax to Montreal by VIA Rail, but during the actual tour all travel is done by motor coach.

The Chairman: The committee is interested in obtaining an answer in writing from Mr. Franche on that question. I think it should form part of the record of this meeting.

Senator Riley: I asked that bearing in mind the cost of the brochure and advertising involved which, to my mind, does nothing more than to advertise bus routes at the expense of VIA Rail.

Mr. Guiney: The tour packages operated by VIA Rail are costed in a way that is remunerative to VIA Rail.

Senator Riley: Do you mean from the standpoint of ridership between Montreal and Halifax and return?

Mr. Guiney: The total package.

Senator Riley: Do you get a cut back or kick back from the motor coach companies?

Mr. Franche: We get a mark up; we do not call it a kick back.

[*Traduction*]

cours qui sont effectuées par des moyens appartenant à VIA Rail?

M. Guiney: Partout où le service de train fonctionne, c'est toujours par VIA Rail.

Le sénateur Riley: Je vous demande si vous les conduisez du point d'amarrage du traversier . . .

M. Guiney: A North Sydney?

Le sénateur Riley: Je ne pense pas que ce soit à North Sydney.

Le sénateur Stewart: C'est à Caribou, en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Riley: Oui. De là vous les transportez à Cap Breton. Je sais que tout ce trajet s'effectue par autocar.

M. Guiney: Il y a un autocar nolisé qui part de l'Île-du-Prince-Édouard pour se rendre à Moncton et qui assure la liaison avec l'*Ocean* dans les deux directions.

Le sénateur Riley: Je vous parle du périple de sept jours, du périple de VIA Rail. Je présume que vous utilisez cette très coûteuse borhcure pour promouvoir un voyage de Montréal à Halifax, et à la fin de six jours ou de six jours et demi, pour promouvoir le retour de Halifax à Montréal.

M. Franche: Si vous me permettez de m'expliquer à ce sujet, monsieur le président. Nous offrons un très grand nombre d'excursions qui sont conçues d'abord pour encourager un trajet assez long par train. Dans la mesure du possible, pour nous adapter aux programmes des touristes, car il y a des programmes de touristes—nous utilisons le train, mais il est tout à fait exact de dire que nous utilisons souvent les autocars. Au lieu d'essayer d'imaginer exactement ce qui se produit au sujet de cette excursion, je me ferai un plaisir de vous fournir tous les détails de cette excursion par écrit. Cette explication serait très détaillée et très précise, monsieur le président.

Le sénateur Riley: Ce qui se passe pour les gens qui utilisent les autocars est exactement tel que je l'ai décrit: c'est-à-dire, un voyage de Montréal à Halifax par VIA Rail et de Halifax à Montréal par VIA Rail, mais au cours de l'excursion elle-même, tous les déplacements se font par autocar.

Le président: Le Comité désire obtenir une réponse par écrit de M. Franche sur cette question. Je pense qu'elle devrait être versée au compte rendu de cette réunion.

Le sénateur Riley: Je l'ai demandé, étant donné le coût de la brochure et de la publicité en cause qui, à mon avis, ne font rien de plus que d'annoncer les trajets d'autobus aux dépens de VIA Rail.

M. Guiney: L'excursion complète exploitée par VIA Rail est fixée à un coût qui est rémunérateur pour VIA Rail.

Le sénateur Riley: Voulez-vous dire du point de vue du trajet aller-retour entre Montréal et Halifax?

M. Guiney: Toute l'excursion.

Le sénateur Riley: Recevez-vous des ristournes des sociétés d'autocar?

M. Franche: Nous recevons une majoration et nous n'appelons pas cela une ristourne.

[*Text*]

Senator Riley: You pay the same rate that anyone else pays.

Senator Muir: Mr. Franche, Senator Riley asked about the passenger load on certain lines. I realize it is difficult to have those figures at hand always, but since VIA Rail was formed has the ridership increased, decreased or stayed the same?

Mr. Franche: That information is contained in our annual report. The total passengers carried by the company during 1980 was 7.6 million. I am rounding these figures off. Total passengers carried by the company in 1983 was 6.7 million. That is basically due to the number of cuts made during 1981 and into 1982 when we operated to September of 1982 a commuter-type service; for example, the Havelock-Toronto or Sherbrooke-Montreal runs. Those involved a large number of people travelling short distances. One can also look at it from the passenger-mile point of view, which is more telling. From that point of view, in 1980 there were 1.9 billion passenger miles, and in 1983, 1.55 billion passenger miles.

If you will allow me to interpret just a little, we have to go back to the issue of the cuts of 1981 and 1982. If one looks at 1982, one will see the figure of 1.58 billion passenger miles. If one removes from that the Havelock-Toronto or Sherbrooke-Montreal commuter services, we basically stayed stable from 1982 to 1983 in passenger miles. That is what we watch, not so much the number of passengers who travelled.

When one looks at the travel market of 1983—which was a shrinking market, when the airlines reported a loss of 6.9 per cent—we say we lost nothing and took our market share. Somewhere in that process across the system we took a larger market share but did not increase our passenger miles but stayed steady compared to the airlines. We are experiencing increases at the moment on the corridor service and decreases on the transcontinental service.

Senator Muir: There has been a decrease with respect to some; and you are talking about short runs, is that correct?

Mr. Franche: With respect to the short runs, that is because we have cutoff runs such as the one the honourable senator was referring to, which is the *Atlantic*, which served Sherbrooke. That section was serviced later by a commuter train. I think we may have been operating another train on that run as well. The Peterborough-Havelock run to Toronto was cut off as well. I believe Barrie was the other one.

Senator Riley: With rspect to the commuter train from Sherbrooke to Montreal, am I correct in assuming that that train runs from Sherbrooke to Drummondville and then into Montreal?

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Vous payez les mêmes taux que tout le monde.

Le sénateur Muir: Monsieur Franche, le sénateur Riley vous a interrogé sur la charge de voyageurs sur certaines lignes. Je me rends compte qu'il est difficile d'avoir toujours ces chiffres à la portée de la main, mais depuis la création de VIA Rail, la clientèle a-t-elle augmenté, diminué ou est-elle demeurée la même?

M. Franche: Cette information est contenue dans notre rapport annuel. Le total des voyageurs transportés par la société en 1980 était de 7,6 millions. J'arrondis évidemment ces chiffres. Le total de voyageurs transportés par la société en 1983 était de 6,7 millions. C'est fondamentalement dû au nombre de réductions faites en 1981 et en 1982 lorsque nous avons offert jusqu'en septembre 1982 des services de banlieue, par exemple, le Havelock-Toronto ou le Sherbrooke-Montréal qui fonctionnent. Cela signifie qu'un grand nombre de personnes se déplacent sur de courtes distances. On peut aussi examiner la question sous l'angle du nombre du mille-voyageurs qui est plus révélateur. De ce point de vue, en 1983, il y a eu 1,9 milliard de milles-voyageurs et en 1983, 1,55 milliard.

Si vous me permettez d'interpréter quelque peu ces chiffres, nous devons revenir en arrière à la question des coupures de 1981 et de 1982. Si l'on examine ce qui s'est passé en 1982, on découvre le chiffre de 1,58 milliard de voyageurs-milles. Si l'on fait abstraction de ce chiffre des services de banlieue de Havelock-Toronto ou de Sherbrooke-Montréal, nous avons essentiellement conservé les mêmes chiffres de 1982 à 1983 pour ce qui est des voyageurs-milles. C'est ce qui nous intéresse, et non pas tant le nombre de voyageurs desservis.

Lorsqu'on examine le marché du voyage de 1983—qui était un marché en perte de vitesse, les sociétés aériennes ont enregistré une perte de 6,9 p. 100—nous disons que nous n'avons rien perdu et avons pris notre part du marché. Quelque part dans ce processus à travers le système, nous avons accaparé une plus grande part du marché. Toutefois, nous n'avons pas accru le nombre de milles-voyageurs mais nous sommes demeurés stables comparativement aux sociétés aériennes. Actuellement, nous connaissons des hausses sur le corridor et des baisses dans le service transcontinental.

Le sénateur Muir: Il y a eu une diminution chez certains et vous parlez de courts trajets n'est-ce pas?

M. Franche: En ce qui a trait aux courts trajets, la chose est attribuable au fait que nous ayons raccourci les trajets comme celui dont l'honorable sénateur parlait, c'est-à-dire celui de l'Atlantique, qui desservait Sherbrooke. Cette section a été ultérieurement desservie par un train de banlieue. Je pense qu'il se peut que nous ayons mis un autre train sur ce trajet également. Le trajet Peterborough-Havelock vers Toronto a été interrompu également. Je pense que Barrie a été un autre exemple.

Le sénateur Riley: En ce qui a trait au train de banlieue qui va de Sherbrooke à Montréal, ai-je raison de présumer que ce train se rend de Sherbrooke à Drummondville puis à Montréal?

[*Text*]

Mr. Franche: No. That was a CP line direct from Sherbrooke to Windsor station. It did not go through Drummondville at all. Drummondville is on the CN track.

Senator Riley: So you are now operating a commuter train service in that area?

Mr. Franche: We do not operate a commuter service at all. That was the service which was cut off back in September of 1982.

Senator Muir: When there were trains running to Cape Breton—

Mr. Franche: We still have trains running in that area, sir.

Senator Muir: I will keep my fingers crossed. Why is it that, especially around holiday periods when students are going back to university and during the summer when a rush is expected, people are left on the platform, there is just no room for them? One could make inquiries and say, "Why did you not know about this? Surely not every seat was reserved. A great many people must have shown up without reservations." The answer is always "Because we do not have any equipment." There is nothing in Moncton. Just comparing that to the buses, I had some friends and wanted them to take the train from Bras d'Or West and there was just no way they could. They would have had to stand up. They decided to go by bus. It was a busy time of year when students were going back to university. I said that we would have to get up early in the morning and get close to the bus in order to get aboard. Acadian came along with one big bus, another and another. How in the world did Acadian know about this situation? They were able to take everybody on the buses. In fact, there was no one left and there were still some vacant seats. Why is it that VIA cannot do something along the same lines?

Mr. Franche: We know we are short of equipment. Mr. Guiney, that is one of your areas. Perhaps you could answer the question.

Mr. Guiney: The equipment we have, senator, is sufficient to match normal demand plus normal peak weekend. No transportation company owns sufficient equipment to match all the holiday weekends. We do not have the luxury of being able to have equipment standing around for some 11 times a year.

Senator Muir: However, you are running it pretty close to the line. There must be some other place apart from Sydney where equipment might be needed. Perhaps the cars could be moved around the night before.

Mr. Guiney: We do match equipment with the historic relationship of the number of people to the train on any given day of the week, that is, the number of seats on the train. Then when we are in the situation of a holiday period, we stop the normal standard maintenance of equipment during that time in order to increase the number of pieces of equipment available. When the situation gets beyond that, any transportation company is unable to supply. With respect to the last snow

[*Traduction*]

M. Franche: Non. Il s'agissait d'une ligne directe du CP de Sherbrooke à la gare de Windsor. Il ne passait nullement par Drummondville. Drummondville est desservi par le CN.

Le sénateur Riley: Il y a donc maintenant un service de train de banlieue dans cette région?

M. Franche: Non, absolument pas. C'était le service qui avait été interrompu en septembre 1982.

Le sénateur Muir: Lorsqu'il y avait des trains qui se rendaient au Cape-Breton—

M. Franche: Nous avons toujours des trains qui desservent cette région, monsieur.

Le sénateur Muir: Je fais des vœux. Comment se fait-il que vers les périodes des fêtes lorsque les étudiants rentrent de l'université et au cours de l'été lorsqu'il y a une ruée et que les gens sont laissés sur les quais, il n'y a simplement pas de place pour eux? On pourrait faire enquête et dire «Pourquoi n'en saviez-vous rien? Il est certain que tous les sièges n'étaient pas réservés. Un grand nombre de personnes se sont sûrement présentées sans réservation». La réponse est toujours: «Parce que nous n'avons pas d'équipement.» Il n'y a rien à Moncton. Si l'on fait une simple comparaison avec le service d'autocar, certains de mes amis qui voulaient prendre le train de Bras d'Or Ouest n'ont absolument pas pu le prendre. Ils auraient dû faire le trajet debout. Ils ont donc décidé de prendre l'autocar. C'était à une époque de pointe lorsque les étudiants retournent à l'université. J'ai dit que nous devrions nous lever tôt le matin et nous rapprocher de l'autocar pour pouvoir monter à bord. La société Acadian nous a envoyé un gros autocar, puis un autre et un autre. Comment se fait-il que Acadian était au courant de cette situation? Elle a pu desservir tout le monde. En fait, personne n'est resté sur le pavé et il y avait encore des sièges libres. Pourquoi VIA ne peut-il fournir le même service?

M. Franche: Nous savons qu'il nous manque l'équipement nécessaire. Monsieur Guiney, c'est un de vos domaines. Peut-être pourriez-vous répondre à la question?

M. Guiney: L'équipement que nous avons, sénateur, est suffisant pour répondre à une demande normale, ainsi qu'à la demande en fin de semaine et en période de pointe normale. Aucune société de transport ne possède suffisamment d'équipement pour répondre à toute la demande des fins de semaine de congés fériés. Nous ne pourrons nous payer le luxe de pouvoir avoir suffisamment d'équipement pour les 11 fois par année où cela se produit.

Le sénateur Muir: Toutefois, vous en avez presque assez. Il doit y avoir d'autres endroits que Sydney où l'équipement peut être nécessaire. Les wagons pourraient peut-être être amenés la veille.

M. Guiney: Nous faisons correspondre l'équipement avec la relation historique du nombre de personnes qui veulent prendre le train un jour donné de la semaine, c'est-à-dire, le nombre de sièges du train. Ensuite, lorsqu'arrive la période des fêtes, nous arrêtons l'entretien normal de l'équipement pendant cette période afin d'accroître le nombre de pièces d'équipement disponibles. Lorsque la situation s'amplifie davantage, toute société de transport est incapable d'y faire face. Quant aux

[*Text*]

storms in the Maritime provinces, VIA continued to operate with standees who appreciated the fact that they could get a ride. In fact, buses were not running during that period of time. So while we do run into difficulty occasionally with standees, and perhaps leaving passengers on the platforms, we certainly endeavour to operate on a continuing basis.

Senator Muir: Why would a two-bit outfit, as I have heard it being referred to—I am not referring to it as such—as Acadian have two extra fantastic-sized buses coming from Sydney on those particular days? How does Acadian know? Is it brilliant enough to have equipment in the area because it would be able to pick up more bucks because of more passengers? You said no transportation company could do that. I believe they are a transportation company of sorts.

Mr. Guiney: I have no idea, sir.

Senator Muir: How many members sit on the board of directors?

Mr. Franche: We have 16.

Senator Muir: How often do you have meetings?

Mr. Franche: Once a month for a total of ten times per year.

Senator Muir: What is the attendance roughly?

Mr. Franche: Almost 100 per cent, I would think.

Senator Muir: Of course, each member has some input with respect to telling you people how to run things?

Mr. Franche: Of course, senator.

Senator Muir: I have one short statement and a question here. In your statement today, Mr. Franche, you mentioned the Quebec-Windsor corridor and the Montreal-Ottawa-Toronto run several times. I have said this before to other people, Mr. Franche. It seems to me that people are brainwashed by this golden horseshoe area. I have said earlier that it is a very important area but there are other parts of Canada. Why is everyone concentrating on this area when there are other areas which have to be serviced and should be serviced? You talk about reaching for the stars a number of times. Why do you not catch some stars and prevent the service from being stopped in other areas? Why not catch that star and say, "No, we are going to hold it there and maybe it will work. We are going to make it successful."

On page seven of your remarks you sound like a great politician. You state the following:

> Here today, in our nation's capital, I firmly predict that, 110 years later, the Great Railway of 1994 could also help to bind a nation together again in friendship, for it will foreshorten the miles and leap the barriers which

[*Traduction*]

dernières tempêtes de neige dans les provinces Maritimes, VIA a continué à desservir le public même si des voyageurs devaient rester debout. Ils étaient reconnaissantes de pouvoir se rendre à destination. En fait, les autorcars ne fonctionnaient pas durant cette période. De sorte que bien que nous éprouvions parfois des difficultés, sur le plan des places debout et de devoir parfois laisser des voyageurs sur les quais, nous nous efforçons quand même d'offrir un service continu.

Le sénateur Muir: Pourquoi un transporteur jumelé, comme je l'ai souvent entendu mentionner et je n'en parle pas personnellement de cette façon—comme Acadian a deux autocars d'une taille extrêmement considérable qui peuvent venir de Sydney ces jours-là? Comment Acadian procède-t-il? Cette société est-elle tellement brillante qu'elle parvient à maintenir de l'équipement dans la région parce qu'elle sait qu'elle pourrait faire plus de profits parce qu'il y a plus de voyageurs? Vous avez dit qu'aucune société de transport ne pouvait y arriver. Je crois qu'il y a pourtant des sociétés de transport qui le font.

M. Guiney: Je n'en ai aucune idée.

Le sénateur Muir: Combien y a-t-il de membres au Conseil de direction?

M. Franche: Nous en avons seize.

Le sénateur Muir: Coambien de fois vous vous réunissez-vous?

M. Franche: Une fois par mois pour un total de dix fois par année.

Le sénateur Muir: Quel est le taux de présence approximatif?

M. Franche: Presque 100 p. 100, je le penserais.

Le sénateur Muir: Certes, chaque membre a son mot à dire sur la façon dont vous devez diriger les choses?

M. Franche: Bien sûr, sénateur.

Le sénateur Muir: J'ai une courte déclaration à faire et une question à poser. Dans votre déclaration aujourd'hui, monsieur Franche, vous avez mentionnez le corridor Québec-Windsor et le trajet de Montréal-Ottawa-Toronto plusieurs fois. Je l'ai bien dit à plusieurs autres personnes, monsieur Franche. Il me semble que la population est hypnotisée par ce cercle d'or. J'ai déjà dit qu'il s'agissait d'une région très importante, toutefois, mais il y a d'autres parties du Canda. Pourquoi tout le monde se concentre-t-il sur cette région lorsqu'il y a d'autres régions qui ont été desservies et devraient l'être. Vous avez parlé d'atteindre l'excellence et ce à maintes reprises. Pourquoi ne vous contentez-vous pas de réaliser une certaine excellence et d'empêcher que le service ne soit interrompu dans certaines autres régions? Pourquoi ne pas vous contenter de dire «non, nous allons le maintenir et il fonctionnera peut-être. Nous allons en faire un succès.»

A la page sept de vos observations, vous faites penser à un grand homme politique et vous déclarez ce qui suit:

> Aujourd'hui, dans la capitale de notre pays, j'affirme sans hésitation que 110 ans plus tard, les chemins de fer de 1994 pourraient, de la même façon, nous aider à fortifier l'unité de la nation en rapprochant ses habitants et en

[*Text*]

sometimes seem to divide us. After all, travel is said to broaden minds and break down barriers—and so it can. If two-thirds of all of us can readily visit Ottawa, Montreal, or Toronto (wherever we live in or around that triangle), with great speed and at relatively little cost, we will certainly all come to know each other better, like and respect each other better, understand each other better.

That is pretty heavy stuff—in fact, it is pretty heady. Does Canada really revolve around this corridor? Is it your opinion that Halifax, Saint John, Fredicton and Sydney are out in the boondocks? I have not heard much mentioned today about western lines. They are only mentioned when we bring it up. Is it not the intention of VIA Rail to tie in everyone? Would you not like people in the Atlantic provinces to get to know people better in central Canada, so called, although it is not really the centre of Canada? The centre of Canada is in many other places. Not only you folks but others who have appeared before us seem to be so involved in this Quebec-Windsor corridor. Is VIA Rail set up to just look after that area of concern? With respect to the people on the east coast, do you just try to keep them happy and keep their mouths shut by advertising your routes before you get permission from the CTC? It seems to me that you just go ahead and do what you want. You do not try to make it any better. The point of view seems to be that gradually you will just get rid of the problem and make these other people from Voyageur and Acadian happy.

Our business, in government, is to act as the people's representatives, and your business and responsibility is to try to provide a rail service. Why is everyone so oriented towards this Golden Horseshoe, having little concern regarding these short lines? I thought the basic purpose of a railway across Canada was to join people together from east to west. Have we lost that century-old concept?

Mr. Franche: I think I have said that we have worked extensively on the corridor, and the end result is a study to which I have referred. Perhaps we did not mention the service we are establishing out west.

Senator Muir: Where is that?

Mr. Franche: It is called the *Panorama* and it runs from Winnipeg to Edmonton and Prince Rupert. Through the transcontinental study we want to assure that this transcontinental service of the future will be adequate and will continue to serve us over the next 50 years in such a way that this country can afford it and that we will say we must keep it.

I would also mention the improvements we have made to the *Chaleur* which runs to the Gaspé, and so forth. However, I recognize your concern that perhaps Port Hawkesbury requires improvement.

[*Traduction*]

franchissant les barrières qui quelques fois nous divisent. Chacun sait que les voyages ouvrent l'esprit et si les deux tiers d'entre nous peuvent facilement visiter Ottawa, Montréal ou Toronto, qu'ils habitent à l'intérieur ou à l'extérieur de ce triangle, en empruntant des moyens de transport à grande vitesse relativement peu coûteux, nous sommes certains que tous en viendront à mieux se connaître et se mériteront le respect et la compréhension de leurs semblables.

Voilà qui est très bien, en fait, vous en êtes presque enivrant. Mais en réalité, le réseau ferroviaire du Canada est-il concentré dans ce corridor? Êtes-vous d'avis qu'Halifax, Saint-Jean, Fredericton et Sidney sont pratiquement des bleds? Je n'ai pas entendu beaucoup parler aujourd'hui des lignes ferroviaires de l'Ouest, la question n'est discutée que lorsque nous l'abordons nous-mêmes. VIA Rail ne se propose-t-elle pas d'unir tout le monde? Ne souhaitez-vous pas que les résidents des provinces Atlantiques en viennent à mieux connaître ceux du Canada central, comme on l'appelle, bien qu'en réalité il ne s'agisse pas du centre du Canada? Le Centre se situe à bien d'autres endroits. Vous n'êtes pas les seuls qui semblent s'intéresser tellement à ce corridor Québec-Windsor, nous avons entendu d'autres témoins à cet effet. Est-ce que VIA Rail est prête à s'occuper seulement à ce corridor? En ce qui a trait aux habitants de la côte est, est-ce que vous essayez seulement de les rendre heureux et en fait de les museler en faisant de la publicité sur les tracés avant d'obtenir les permis d'exploitation de la CCT? J'ai l'impression que vous faites simplement ce que vous voulez. Vous n'essayez pas d'améliorer les choses. J'ai l'impression que graduellement, vous allez venir à bout du problème et que vous allez faire le bonheur des responsables des sociétés Voyageur et Acadian.

Nous, du gouvernement, sommes nommés pour représenter la population alors qu'il vous incombe à vous de VIA Rail d'essayer d'offrir un service ferroviaire. Pourquoi est-ce que l'on concentre tous les efforts dans ce triangle doré alors que l'on se préoccupe si peu de ces courtes liaisons ferroviaires? Je croyais que le but premier d'une société ferroviaire au Canada était d'unir les citoyens d'un océan à l'autre. A-t-on perdu de vue cet objectif vieux d'un siècle?

M. Franche: Je crois avoir dit que nous concentrons beaucoup d'efforts dans ce corridor, d'où cette étude dont j'ai parlé. Peut-être n'avons-nous pas parlé du service que nous sommes en train de mettre sur pied dans l'Ouest?

Le sénateur Muir: Où cela?

M. Franche: Le service ferroviaire s'appelle *Panorama* et s'étend de Winnipeg à Edmonton et Prince Rupert. Grâce à cette étude du train trans-continental, nous voulons nous assurer que ce service de l'avenir sera adéquat et que nous pourrons continuer d'en profiter au cours des cinquante prochaines années de telle façon que le pays puisse se le permettre sans être obligé d'y mettre un terme.

J'aimerais aussi signaler les améliorations que nous avons apportées au réseau *Chaleur* qui va jusque dans la péninsule de la Gaspésie et plus loin. Toutefois, je suis d'accord avec vous quand vous dites que Port Hawkesbury devrait peut-être être amélioré.

[*Text*]

Senator Muir: My concern is with all of the Atlantic region and other parts of Canada. My concern is also with the Golden Horseshoe. I realize that, if you can make money on that, you will be able to carry some of the other shorter lines.

Mr. Franche: I agree with you, and I think I said in my main brief that we do not want to revitalize the heart of it and let the limbs wither; that is not our intention. Unfortunately, in the first four or five years when VIA was trying to establish itself, it concentrated on one area. We were trying to revitalize the corridor, but that is not our only concern. We have made some special efforts over the last year and I hope that I will be able to come back to this committee and show some of the progress we have made in that area. However, I take your point and I do not disagree with what you say. There is a difficulty in reconciling everything at the same time.

Senator Muir: Would you be willing to come down and address a joint session of the Kiwanis and another club to explain what you are trying to do?

Mr. Franche: I accept speaking engagements regularly. It would be my pleasure.

Senator Muir: Then people would know what you are trying to do.

Mr. Franche: Throw in the gauntlet and I will accept it.

Senator Riley: I appreciate your interest in what Senator Muir calls the Golden Horseshoe. When do you expect the Peat Marwick report to be finalized?

Mr. Franche: In about 15 months.

Senator Riley: Does that include that part of the report which will encompass the feasibility of restoring the *Atlantic* service?

Mr. Franche: That is right.

Senator Riley: Am I correct in thinking that, until that report is received, there is very little prospect of the *Atlantic* being reinstated?

Mr. Franche: I think that would be a valid statement. During that interim period, discussion will be ongoing and proposals will be made as to what can be done to reinstate that service—the number of passengers, the cost, and the impact of the other service. There is some concern in regard to what may develop on the *Ocean Limited* on the north shore. That is a dilemma one always encounteres in these matters. It is part of the debate.

Senator Riley: But is that not mainly political?

Mr. Franche: It is also a service to our customers.

Senator Riley: So far as the *Atlantic* is concerned, the only thing we can look forward to is the possibility of reinstatement. A report will be made almost a year and a half from now, fol-

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: Ce qui me préoccupe, c'est toute la région de l'Atlantique et les autres régions du Canada. Je m'intéresse aussi au triangle doré. Je constate que si vous réussissez à rentabiliser ce corridor, vous pourrez offrir un service dans les autres liaisons ferroviaires plus courtes.

M. France: Je suis d'accord avec vous et je crois avoir dit dans mon mémoire que nous ne voulons pas revitaliser le cœur du réseau ferroviaire et laisser les artères se détériorer, ce n'est pas notre intention. Malheureusement, au cours des quatre ou cinq premières années où VIA a essayé de prendre sa place au soleil, elle n'a concentré ses efforts que dans une région. Nous avons essayé de revitaliser le corridor, mais ce n'est pas là notre seul objectif. Nous avons consenti d'autres efforts particuliers l'an dernier et j'espère que je pourrai revenir témoigner devant notre Comité et vous montrer certains des progrès que nous avons réalisés. Toutefois, je prends votre point de vue en considération, je dois dire que je suis d'accord avec vous. Il est difficile de réconcilier tous les éléments en même temps.

Le sénateur Muir: Accepteriez-vous de prendre la parole lors d'une réunion mixte du Club Kiwanis et d'un autre club pour essayer d'expliquer ce que vous êtes en train de faire?

M. Franche: J'accepte de tels engagements régulièrement. Je serais heureux de le faire.

Le sénateur Muir: A ce moment-là, les gens pourraient savoir ce que vous essayez de mettre en place.

M. Franche: Lancez-moi le défi et je le relèverai.

Le sénateur Riley: Je suis content de voir que vous vous intéressez à ce que le sénateur Muir appelle le triangle doré. Quand croyez-vous que la maison Peat Marwick présentera son rapport?

M. Franche: Dans environ 15 mois.

Le sénateur Riley: Est-ce qu'il sera question de cette partie du rapport sur la faisabilité de la revitalisation du service du train *Atlantic*?

M. Franche: Oui.

Le sénateur Riley: Ai-je raison de croire que tant que le rapport ne sera pas présenté, les perspectives de revitalisation de ce réseau sont très peu luisantes?

M. Franche: Je crois que votre énoncé est assez juste. Durant cette période intérimaire, les discussions se poursuivront et les propositions seront faites quant à savoir quelles mesures adopter pour remettre ce train en service, combien de passagers pourra-t-il contenir, ce qu'il en coûtera et les répercussions qu'il aura sur l'autre service. On s'inquiète de ce qui pourra arriver au train *Ocean Limited* sur la rive nord. C'est le genre de dilemme auquel on est confronté dans ces cas-là. Cela fait partie du débat.

Le sénateur Riley: Mais n'y a-t-il pas ici des considérations principalement politiques?

M. Franche: Il s'agit aussi d'un service que nous offrons à nos clients.

Le sénateur Riley: En ce qui concerne le train *Atlantic*, la seule chose que nous puissions espérer, c'est qu'il soit remis en service. Un rapport sera déposé dans presque un an et demi, il

[*Text*]

lowed by discussions on the impact of such reinstatement and how it affects the whole of the service in the area. If it were considered feasible, how long would it take for such a service to be reinstated?

Mr. Franche: Let me explain, Mr. Chairman, that I think discussions will occur before we make a final report. When I talk of Peat Marwick, I mean that they are to supply help to us, but the report is VIA's report. Basically, it is peat Marwick staff who are managing the process.

There will be discussion during that period and I hope that, at least after 15 months, we will have a course of action as to what will bne done. At that stage, it will go to government because, I presume, there will be a cost in terms of capital re-invested in new equipment tying in with our prototype model. Once there has been a decision made by government, I cannot say how long it will take to complete the process.

Senator Riley: Can you give us a ballpark estimate?

Mr. Franche: A ballpark estimate could be anywhere from three months to 12 months.

Senator Riley: Do you think it would be possible to reinstate it in a period of three months?

Mr. Franche: We would face the problem of upgrading the tracks, stations and equipment. The answer is: It would probably be a good year's work.

Senator Muir: Earlier today we heard about a mandate. How would you like to see VIA's mandate defined in the VIA Rail Canada Act? What do you feel should be included in that mandate?

Mr. Franche: I think we would like to know or have defined what services we are expected to provide and how the government is prepared to compensate us. I have to assume that for at least three of the four types of services we provide there will be a form of compensation. Also what rights would we enjoy over tracks that belonged to the other two railways? Broadly, I think that would be a start.

Senator Muir: In other words, at the moment you are floating?

Mr. Franche: At the moment we have to improvise to quite a degree. We try hard and I think we manage, but it is difficult though not having a specific mandate. We have been asked to revitalize the system. If Parliament made clear to us what was expected of us, it would simplify our role and our relationships with different organizations, whether they be the CTC, the railways, Transport Canada or Treasury Board. We would know exactly how we are expected to operate and we would know the relationships we hold with certain agencies.

[*Traduction*]

y aura ensuite des discussions sur les répercussions de la remise en service de ce train de même que sur tout le service dans la région. Si une telle mesure était considérée comme réalisable, combien faudrait-il compter de temps avant que le train ne soit remis en service?

M. Franche: Permettez-moi d'expliquer, monsieur le président, qu'à mon avis, les discussions vont avoir lieu avant que le rapport final ne soit déposé. Quand je parle de la maison Peat Marwick, je veux dire que cette maison va nous fournir de l'aide, mais le rapport viendra de la société VIA. Fondamentalement, ce sont les employés de Peat Marwick qui s'en occupent.

Je crois aussi que des discussions se tiendront au cours de cette période et j'espère qu'au moins après 15 mois, nous pourrons proposer une mesure. A ce moment-là, le rapport sera présenté au gouvernement parce que, je suppose, il faudra débourser pour réinvestir du capital dans du nouveau matériel qui s'adaptera à notre modèle prototype. Une fois que le gouvernemnt aura pris sa décision, je ne peux pas vous dire combien il faudra compter de temps avant de mettre le train en service.

Le sénateur Riley: Pouvez-vous nous donner une idée?

M. Franche: Je dirais de trois à douze mois.

Le sénateur Riley: Croyez-vous qu'il serait possible de remettre ce train en service en trois mois?

M. Franche: Nous aurions des problèmes pour améliorer les voies, les gares et l'équipement. Je crois qu'il est plus juste de dire qu'il faudrait probablement une bonne année de travail.

Le sénateur Muir: Au début de la journée, nous avons entendu parler d'un mandat. Aimeriez-vous que le mandat de la société VIA soit défini dans la Loi sur VIA Rail Canada? A votre avis, que devrait-il contenir?

M. Franche: Je pense que nous aimerions voir définis dans la loi les services que nous sommes censés fournir, les indemnisations que le gouvernement est prêt à nous consentir parce que je dois supposer que pour au moins trois ou quatre types de services que nous offrons, une certaine forme d'indemnisation sera prévue; j'aimerais aussi savoir de quels droits nous jouissons en ce qui a trait aux voies qui appartiennent aux deux autres sociétés ferroviaires et comment nous pouvons nous en prévaloir. Bref, je crois que cela serait un point de départ.

Le sénateur Muir: Autrement dit, actuellement vous êtes dans l'incertitude?

M. Franche: Nous devons actuellement improviser beaucoup. Nous consentons de nombreux efforts et je pense que nous réussissons assez bien, mais il est difficile de ne pas avoir de mandat précis. On nous demande de revitaliser le réseau ferroviaire. Cependant, si le Parlement nous indiquait clairement ce qu'il attend de nous, je crois qu'il simplifierait notre rôle et nos relations avec les différents organismes, qu'il s'agisse de la CCT, des sociétés ferroviaires, de Transport Canada ou du Conseil du trésor. Nous saurions exactement de quelle façon nous sommes supposés fonctionner et de même nous saurions quels liens entretenir avec certains organismes.

[*Text*]

Senator Muir: As I see things at the moment, in terms of a mandate, you are wandering around in the dark. You do not seem to know what you have to do. You are just feeling your way as you go along. It seems to me to make about as much sense as that mural up there on the wall, which I look at all the time. I do not recall ever having seen a coal miner or an iron ore miner wearing a mine lamp and, at the same time, holding a farmers' lantern. Having gone through a mine explosion and being familiar with the mines, I could never figure out the sense of that mural. By way of comparison, whoever directed the artist is a lot like whoever has directed you folks as to what you are supposed to do. I can see where you must, at times, ask yourselves in exasperation what you are supposed to do. You do not need to respond, Mr. Franche.

The Chairman: Are there any further questions? Before we adjourn I should like to entertain a motion to the effect that the brief presented by Mr. Franche, entitled: "The Renaissance of passenger Rail", be appended to the minutes of this meeting.

Senator Muir: So moved.

The Chairman: Is it agreed, honourable senator?

Hon. Senators: Agreed.

(For text of brief see appendix p. 11A:1).

The Chairman: Honourable senators, we were supposed to proceed to an *in camera* meeting but, due to the lateness of the hour, that will be put forward to next Tuesday at 1330 in room 263-S. I thank you very much, Mr. Franche.

The committee adjourned.

[*Traduction*]

Le sénateur Muir: D'après ce que je vois actuellement, en ce qui a trait au mandat, vous nagez dans le noir. Vous ne semblez pas savoir quoi faire. Vous tâtez simplement le terrain au fur et à mesure. Une telle attitude me semble aussi sensée que cette murale qui est accrochée là sur le mur et que je regarde tout le temps. Je ne me souviens pas avoir vu de mineurs de charbon ou de minerai de fer porter une lampe sur leur casque et en même temps tenir une lanterne typique aux agriculteurs. J'ai déjà vécu une explosion dans une mine et je connais bien les mines, mais je n'ai jamais compris le sens de cette murale. En comparaison, on peut dire que celui qui a dirigé cet artiste est à peu près comme celui qui vous dirige et qui vous dit quoi faire. Je comprends qu'à l'occasion, vous êtes exaspéré et vous vous demandez ce que vous êtes supposé de faire. Vous n'avez pas besoin de répondre à cela, monsieur Franche.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Avant de lever la séance, j'aimerais déposer une motion portant que le mémoire présenté par M. Franche et intitulé «La reconnaissance des chemins de fer voyageurs» soit annexé au procès-verbal de la présente réunion.

Le sénateur Muir: Je propose la motion.

Le président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

(Pour le texte du mémoire, voir p. 11A:12).

Le président: Honorables sénateurs, nous étions supposés de siéger à huis clos, mais vu qu'il est tard, la séance sera reportée à mardi prochain, à 13 h 30, pièce 263-S. Je vous remercie beaucoup, monsieur Franche.

La séance est levée.

APPENDIX "TC-11-A"

The renaissance of passenger rail

Brief to the Standing Committee on Transport and Communications, Senate of Canada, for its enquiry into the national passenger rail service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Presented by
Pierre A.H. Franche, President
and Chief Executive Officer
VIA Rail Canada Inc.

March 31, 1984

VIA Rail Canada

I most firmly believe that passenger rail can again have an historic impact upon our country. But, from my vantage point, its development must always be managed like a business, with bottom-line imperatives, rather than as a social program where measurements of effectiveness are inevitably more intangible, more diffuse. I honour the national-interest imperatives in running a passenger railway for Canada. Yet I believe we will all get more satisfaction if VIA's efforts are also directed by that measurement of cost versus revenue so traditional to entrepreneurship. We will all make better decisions and deliver a better and more economic service. Our customers will be better satisfied. And satisfying our customers' travel needs – not running trains – is, finally, the business that VIA is really in.

The renaissance of passenger rail

presented by Pierre A.H. Franche
President and Chief Executive Officer
VIA Rail Canada Inc.

THE renascent public interest in the importance of modernizing Canada's national passenger rail service is, of course, a welcome phenomenon to the managers of the crown corporation charged with delivering that service. It is almost as though those 30 years of disinterest and neglect are being swept away by widespread and vocal public enthusiasm from many quarters, for modernizing a system which many believe will be crucial to Canada in the decades ahead.

We at VIA know well the degree of public support the passenger rail service now enjoys, just as we know the degree of disappointment on the part of the public when VIA fails to deliver. Our attitudinal research over the past eight months has shown us clearly that Canadians want and need a modern service and are prepared to underwrite the high costs of modernization. Indeed, they may be impatient of delays.

So let us not seek to apportion blame for those years of neglect, but rather confidently chart our firm course for modernization by clearly defining the complex, interacting issues which can inhibit renewal and how they must be tackled if we are to make more than cosmetic improvements to this great national asset.

It is, however, worth briefly reviewing the climate in which we at VIA set out on this great adventure.

VIA's viewpoint

We see a corporation whose historic market has been shrinking dramatically since the competitive advent of the automobile, bus and airplane. We see an ageing, costly fleet of vehicles which has had to be expensively refurbished to extend its useful life. We see vehicles of new Canadian design coming into use, but with the inevitable breaking-in problems which almost always accompany innovation – particularly since the Canadian industry has built hardly any new trains, other than commuter coaches, since the 1950s. Innovation is, therefore, largely new to this generation of passenger railway people. We also see a complex and demanding search for a new generation of railway vehicles which will operate more quickly but economically in the circumstances of the 1990s and beyond. We see a search for considered strategies to put the bulk of our capital development where the bulk of our potential traffic is concentrated. Yet there are also imperatives which require that we consider modernizing unprofitable services in the national interest in the less densely-populated parts of Canada.

National unity demands a measure of national balance in passenger rail investment. Our planning must be selective, yet sensitive to the national interest or our efforts could be divisive. We're even seeking to negotiate agreements with our competitors to locate in multi-modal terminals to serve the public better. We believe this will make the overall public transportation system more accessible. In seeking to attract customers away from their private cars, we need to make intermodal exchanges as attractive as possible. We are in the travel business, sharing a right-of-way with another large and economically-important rail traffic stream – it's called freight. Freight competes for time and space on the largely single tracks we share, as it does over the communications systems of Canada's railways. We are working with the two freight railways to get the best deal for passenger traffic.

As we enter this renaissance of passenger rail in this country, appropriately enough we are closing in on the 1986 centennial of Canadian passenger rail reaching the Pacific. That historic event played a fundamental role then in welding our country together. So we face this past and these legacies as we look to the future.

Elements in the renaissance

By way of demonstrating several aspects of that renaissance, VIA is now dealing very directly with the core problem of reliability (and therefore, on-time performance) by building a $306 million national network of maintenance centres which will undoubtedly enhance the quality of our maintenance work, improve reliability and, incidentally, reduce our costs by $55 million a year.

VIA is now engaged in a massive program of training for all its employees, designed to enhance – in a very personal way – the service we deliver to customers. How our front-line employees behave with passengers considerably affects passengers' views of our service and their enjoyment of it.

One of VIA's key cost problems has been that it inherited staffing patterns established decades ago. Faced with the specific mandate of improving efficiency, effectiveness and economy of the passenger rail business, one of VIA's key objectives is to rejuvenate labour practices to today's standards while at the same time improve working conditions and serve the public better. The fact that many of the people in passenger rail are employed by CN and CP makes this more complex to achieve. But still they are critical to fulfilling our mandate.

VIA is now bringing into service its second order of LRC vehicles for the Québec-Windsor Corridor, to modernize that service further with new vehicles. This Canadian-designed train has experienced teething

page two

problems, as I shall discuss a little later, but the degree of customer satisfaction with it is certainly remarkable.

VIA has now embarked on a fundamental study of its Eastern and Western Transcontinental services, with a view to charting their future and how these historic services can be modernized to serve their markets best at the lowest effective cost.

In parallel with this study, in partnership with Bombardier Inc., the maker of the LRC, and UTDC, an Ontario government-owned corporation, specializing in advanced transportation systems, we have begun the development process for the prototype of a new train designed to serve our light-density routes in Atlantic and Western Canada. This project may well also provide the core of a vehicle for re-equipping our great Transcontinental trains. If at all possible, we seek compatibility between the light-density trains and our Transcontinental trains in our future.

Finally, in 1983, VIA has at last achieved a financial turn around. Our actual demands on the government were $93 million below budget and 1983 was the first year our demands hardly increased over the previous year. And, for the first time, we were substantially below budget. The hemorrhaging has been stopped. In fact, when all the adjustments to VIA's 1983 accounts are made – and this will only be seen in our *1984* annual report – we expect our demands on the public purse will prove to be even less.

The bottom-line and the national interest

These are some concrete examples of VIA's renaissance. They are designed to bear fruit in a national modernization plan, with a balance between serving the potentially-profitable high-density concentrations of traffic in the central Québec-Windsor Corridor and the light-density routes of Atlantic and Western Canada. As you see, we always have one eye on the bottom-line and another on the national interest. In the Central Corridor, we can envisage a profit from the operation of high-speed trains. In Atlantic and Western Canada, we are planning to supply the best possible service at the lowest possible deficit. Both imply a bottom-line approach, but the nature of the "profit" from each is evidently different.

Perhaps the most far-reaching evidence of the renaissance of passenger rail lies in the study of high-speed passenger rail in Canada we have just completed and delivered to the federal Minister of Transport. Here, we seek to catch up with such countries as France, Britain and Japan, where high-speed passenger rail is already a reality. Our three-year $5 million study concludes that modernization of the Central Corridor (with very high-speed service between Montréal, Ottawa and Toronto and modern and improved LRC-type service from Québec to Montréal, and Toronto to Windsor) *can*, with an appropriate debt-equity ratio, return its capital and interest and operate at a surplus. Since over half of our national passenger rail traffic potential lies in this corridor, this is an important finding from any point of view – whether that of service to customers or the bottom-line.

I shall discuss this study later in this brief. It does provide a considered and imaginative outline plan to serve at least half or more of Canadians with modern high-speed passenger rail service, which could equal the pioneering French and Japanese achievements in this area. It needs to be fleshed out with detailed engineering design and costs before a final national decision by government can be made to proceed with it.

Customer service is the key

Earlier I mentioned the key importance of customer service. Our efforts here go far beyond simply training our employees, important as that is. The whole corporation is now set upon a marketing orientation, in which the question is invariably posed: "How can we best satisfy our customers' needs?" This is the essence of marketing. A marketing-minded philosophy is now permeating the whole VIA organization and not merely VIA's marketing department. Our new equipment will be designed with the customer in mind. Our new services are based on careful customer research and consultation. A program of opinion and attitudinal research, with frequent tracking studies, tells us what our customers really think of us and our services and how they would like to see them modernized and improved. This spirit of consultation, self-examination and renewal must, in the end, be the keynote of modernizing Canada's passenger railway. We are working for the rail passenger, not for the system. That is our orientation.

We are also modernizing management and management's tools. Let me provide just one example. In its short history to date, one of VIA's core management problems has been to discern and understand its true costs, especially those charges from CN and CP which represent such a large portion of our total operating expenses. Beyond that, the challenge has been the correct allocation of these costs, so as to appraise correctly the true cost of each route and each train, its revenues and the resultant operating profit or loss. Without this valuable information, VIA management cannot be fully effective – it would be partly flying blind. We are now gaining more information (and more detailed information) from the two railways. It is being fed into a new and sophisticated computerized VIA management information system, which will soon provide a very detailed portrait of the complex operations of VIA in profit-and-loss terms, product by product.

VIA is also seeking to recover those assets of the passenger rail service which are vital to its effective operation and which were never transferred to the new

corporation when VIA was created in 1977 to operate Canada's passenger rail service. I refer, of course, to the stations through which our passengers pass to join and leave our trains. Here we are at present the tenants of the operating railways. We are now in discussion with CN, CP and Transport Canada about a plan to transfer all the key stations to VIA's control and management. It is, after all, at the stations where our passengers experience a good part of their contact with us. For customer service and cost-effectiveness alike, we find it essential to control these vital service points and manage them from *our* perspective of *our* service to *our* customers. We have plans for physical modernization to improve service there – and particularly for physically-disadvantaged and other special-needs passengers.

When I speak of the renaissance of passenger rail in Canada, therefore, it is not rhetoric. In each of the areas I have described, purposeful steps are now being taken, as matching elements in a careful, interlocking national plan, to bring Canada's passenger rail service into the 1980s and 1990s. We are thus seeking to overcome the effects of three decades of decline by planning for the twenty-first century. At the centre of the plan are the needs of our passengers. As the saying is, we are market-driven.

However, it should be apparent that these steps will not all come to fruition in the next 24 months. They cannot. A passenger railway is a large and complex institution, particularly when it shares its tracks with large volumes of freight traffic. These initiatives, which have varying deadlines, almost all require years to plan and implement – in some cases, as much as a decade. It is reasonable that they be fitted into an integrated, nation-wide passenger transportation system. We feel passenger rail has a vital, modern role to play in such a system. But action is required now, because of long lead-times.

Special-interest group enthusiasm

VIA welcomes the growing public interest in the passenger rail service, and in particular, the enthusiasm of certain special-interest groups, who are so strongly advocating modernization of passenger rail in this country. However, certainly we (and perhaps they) would be doing the nation a grave disservice if we were to put it about that there are simple "quick-fixes" to our problems or that simply throwing money at our problems alone will solve them.

To be a *realistic* enthusiast for passenger rail, one must also understand the extraordinary complexities of operating and modernizing a long-neglected system which has for many years been dominated by the imperatives of freight rail. One must also appreciate that VIA is in the travel business – not in the business of running trains. There is a key difference of both outlook and emphasis here. One must also realize that while passenger rail clearly deserves the track priority, one cannot totally disrupt the freight rail service which is so important to Canadian economic life and Canadian exports. Freight and passenger rail must neatly fit together as they share the infrastructure efficiently. That is much easier said than done, by the way.

Enthusiasts for passenger rail very properly demand new vehicles to modernize our service, but they often become impatient with the necessity of long development and testing periods. My recent experience has convinced me beyond any doubt that Canada cannot rush new rail vehicles into revenue service without a proper research and development investment, unless it wishes to face high costs and considerable customer disappointment at the outset. So, much as I welcome this enthusiastic support from such groups, I hope it will always be tempered by realism, knowledge and understanding that there is a price to be paid – in time as well as money – for modernizing passenger rail properly. I, for one, am simply not prepared to raise public expectations and then face the wrath of both the public and such interest groups if we fail to deliver the goods.

VIA's two imperatives

Another important area of misunderstanding needs to be set straight. VIA has two imperatives and often they are not in parallel and may actually seem to conflict. As a commercial crown corporation, we are rightly expected to manage on a bottom-line basis – that is, towards a profit. Certainly the concern over our deficit underlines this imperative clearly. At the same time, however, we are expected to manage services in the national interest – such as the Eastern and Western Transcontinentals, the light-density services and the remote services – which will almost certainly never be profitable. The "profit" here lies in serving the public interest well – economically and effectively.

For example, in 1983, the Eastern and Western Transcons lost about $195 million with a loss per-passenger-mile of 40 cents. The light-density services lost $63 million (or almost 50 cents per-passenger-mile). And the remote services ran up losses of $55 million, with a per-passenger-mile loss of 96 cents. Only the Québec-Windsor Corridor (with a loss of about $156 million) came anywhere close to being profitable, with a 22 cents per-passenger-mile loss – the lowest in the VIA system.

I am certainly not suggesting that these three national-interest services should be abandoned. Far from it. I am simply pointing out that the government requires VIA to run these services in the national interest and pays us a subsidy to cover their respective deficits. Our obligation as managers is clearly to man-

age them better, with the lowest possible deficit and the smallest demand on the public purse.

As a properly-managed corporation, then, VIA has an inescapable commitment to maximize the quality of service and minimize these deficits. This is the bottom-line approach. But rarely do I hear some of the enthusiasts for passenger rail discuss the bottom-line impact of their proposals on VIA's overall deficit. They talk of improved service or new equipment, which is all very well. But they hardly ever mention increased losses which may be implicit in these improvements. Realism is needed here, too.

As Canadians, we simply have to face the true costs of running a modern passenger rail service in this huge country of ours, strung out as we are over thousands of miles, with a relatively small population, amid our deep winters. The lighter the density of traffic on a route, the more money it will lose and those losses would be increased further by improvements to equipment, infrastructure or service frequency. This is not to argue against such improvements, but rather to insist that we will need to face economic reality in discussing them.

As VIA makes further strides into modernizing and mechanizing railway accounting, we will have accurate cost, revenue and profit-and-loss figures for each of our routes and the trains on them. We will also be able to predict accurately the cost of proposed trains, or other service changes. It is at that point the proponents of service changes will be able to see for themselves the real price of actual or proposed national-interest activities, as will the government. Once again, let me emphasize that I am not arguing that VIA should drop or freeze all its national-interest routes. Certainly not. I am merely suggesting that our enthusiasm for expanding service must be tempered by economic reality – we call it the bottom-line. Then we will all be able to judge better whether annual subsidies of hundreds of dollars per passenger are really "worth it" – in whatever terms we choose to measure this. We simply must keep score, for without that important and continuing insight into reality, VIA's deficit could just blossom and blossom and blossom. In my view, this is not acceptable – it is just not good business.

Some major issues at VIA

I would now like to deal, in some detail, with major issues affecting VIA, which are to some extent outside our control, or which need the support of Parliament and the government to make real progress.

Few will question that VIA needs its own legislative mandate to define its objectives clearly. If Parliament were to enact a VIA Rail Act, it could give the corporation a clear guiding purpose which up till now, it has had to develop from directives from government and from its own experience. In the debate over such a piece of legislation, Parliament and the country would have the opportunity to understand and comment on the great issues which VIA is confronting. A national debate and a consultative process would be healthy and constructive. Meanwhile enquiries such as this by the Senate can prove most useful in bringing to light both the facts and the fancies of passenger rail. Above all, we need to hear from the passenger – the customer our service is designed to satisfy.

This Committee may be interested to hear how we at VIA have sought to define our mandate in the absence of a VIA Rail Act. We have, in effect, defined the strategic issues – the important problems and opportunities – facing us.

We see as our main challenges...

...*providing sound management,* thus ensuring that VIA's funds are expended economically and efficiently, on value-for-money principles.

...*providing quality service* across the country.

...*undertaking the rapid modernization* of the passenger rail service.

...*redefining VIA's legal and contractual framework* to give the Corporation the authority to carry out its responsibilities for the passenger rail service.

Strategies to meet challenges

Our strategies are being developed to meet these issues and to fulfill our mission. Satisfying customer needs is at the core of all of these.

Our relationships with the two operating railways, CN and CP, are absolutely critical both to any significant improvement in VIA's financial results and its service to customers. However, there has been a certain lack of understanding over the inevitable differences in opinion between the three railways, amicable and highly professional as they have been.

CN and CP are two of the largest, most capable and most advanced railways in the world, at the leading-edge of innovation in freight rail over long distances and in a difficult climate and notably in the carriage of resource commodities. As Canadians, we can be proud of our two great railways. However, their imperatives and VIA's are quite different. The only real similarity between us is our respective bottom-lines. Like VIA, CN and CP presumably both strive to maximize profit, from their infrastructures, their vehicles, their people. But our objectives can clearly conflict when they concentrate on freight and we concentrate on carrying passengers. Ideally, they would perhaps naturally want to put the passage of passenger trains over their rails second to freight, which is their principal profit-centre from rail.

As you know, much more than half of VIA's operating expenses stem from charges by the operating railways – for use of tracks, signalling systems, provision of engineers, conductors and trainmen and vehicle

maintenance charges. (In 1983, we will have paid the railways $380 million out of our total operating expenses of $638 millions.) It is, again ideally, in the interest of CN and CP to charge VIA as much as possible for their services to the national passenger rail system, with as large as possible a segment of their overall overheads also charged to those services they provide to us. For them, this is simply good business. But it may not be entirely such good business for VIA...

Rather, it is in the interest of VIA and its shareholders to hold down CP and CN charges to a realistic level, with only the smallest possible degree of unavoidable overhead charged to us and so, in turn, to the rail passenger. That's the other side of the coin.

Both sides in this equation are quite properly seeking to maximize their bottom-lines and, in principle, what could be more entrepreneurially sound?

VIA's problem, of course, is that for many of the services the railways provide to us there simply is no other supplier to balance the debate and offer an alternative. There is no competition. Therefore, VIA needs to persuade, to negotiate, to calculate and, yes, to argue, in the effort to obtain better cost information from the railways and based on that, to negotiate more favourable charges. This effort is making progress.

But it is surely more than a matter of argument, amicable though this is. Both parties – VIA and the operating railways – have to operate more efficiently, so that the cost of doing business with each other is, in fact, reduced. If VIA becomes, in many senses, a better customer, the railways can deal with us more efficiently and at less cost. If they operate more efficiently, their costs will be lower. If we plan for productivity together, greater productivity will reduce our mutual costs and so their charges to us. And means to share the productivity gains could be found.

This, of course, is just what is happening. A series of joint productivity task forces from the three companies *is* examining a variety of phases of our joint operations and savings are already being realized from better, closer operation and co-operation. This is a most welcome development.

Sharing the tracks

A key area of difference of opinion, if you want to call it that, is the sharing of tracks between freight and the passenger service. The operating railways' imperative is obviously to move freight as efficiently and at the lowest cost possible. On the face of it, they do not yet have a true bottom-line incentive to move passenger trains as efficiently as possible. Why? Theoretically, their costs for doing so will be met by VIA, no matter what they are, under the terms of the Canadian Transport Commission's Costing Order R-6313. However, there are now in force on-time performance incentives for key services which *do* somewhat encourage the railways to give us better service.

The fact is, however, that there are inherent difficulties in moving long, slow, heavy freight trains at 60 mph efficiently over the same tracks as passenger trains at 95 mph (or even 125 mph, which is the theoretical rated speed of the LRC in ideal conditions).

A good deal of the total Canadian rail infrastructure and signalling system is single track and is designed more for freight than for passenger service. Sidings used when trains "meet" are often too short for today's long freights. So it is often the passenger train which has to take "the hole" – the term used for a siding in the industry. In territory controlled by automatic signals, passenger and freight trains are dispatched so as to minimize total delays. However, since passenger and freight trains co-exist on the same track, it is inevitable that priority cannot always go to passenger trains.

A welcome change-of-mind

VIA is already paying for track and other improvements designed to speed passenger trains, but even track improvement and maintenance can be a problem if they are not carefully scheduled to meet the needs of the passenger service and so delay our trains. This summer, we shall see some delays in the Québec-Windsor Corridor because of work programs. However, scheduling of work is now being refined with greater precision. We are seeing a welcome change of mind about the importance of the passenger rail service.

Having said all this, let me state my view that a large measure of track dedicated solely to the passenger service is simply beyond Canada's purse, except in the proposed very high-speed corridor between Montréal, Ottawa and Toronto, where our studies demonstrate such an investment would be economic.

The future simply must lie largely in innovative improvements in the use of shared track which benefit from the very closest of co-operation between the freight railways and the passenger service, designed to enhance speed and comfort of passenger trains at an affordable cost. Speed and comfort improvements *can* win VIA more revenue from more passengers, but dedicated track needs very high densities of traffic indeed to pay its way.

I am very encouraged by the progress VIA is making in its discussions with the two freight railways and I am optimistic that some speed and comfort improvements can be made without inordinate cost. However, these improvements will take time to discuss, to negotiate and to install. You simply cannot radically change the operation of this very large, multi-faceted and complex mechanism overnight.

Improvement in the costs and the use the passenger service makes of the two railways' assets and

page six

services is really at the heart of the current negotiations over the operating agreements which link us. Here again, I am optimistic that we will reach better terms and conditions which will not merely lower VIA's costs – important though that is – but actually provide our passengers with better service, also. An over-riding objective, whether it is the ownership and management of stations, the management of our new maintenance facilities or our basic relationship with the two railways, is the cardinal principle that VIA must be master in its own house. For VIA management to be fully accountable to its board of directors and shareholders, we must be free to manage our bottom-line. If many of the key operations of our railway are in the hands of others, we cannot control cost, efficiency or performance and thus we cannot wholly control our bottom-line. Divided accountability is not appropriate. To best serve our passengers, VIA must be in the driver's seat.

Equipment concerns

Equipment is another major concern at VIA and I would like to give you our perspective on it. It is true that much of our equipment is 30 years old and some of it – like that of the Transcontinental trains – has difficulty in performing in extremely severe weather conditions. Its exposed steam pipes freeze at low temperatures as they have done for many years, often causing serious delays. One possibility is to convert the heating system of the Transcon equipment from steam to electricity and this is now being studied. However, I should note that we estimate that the program of electrification for the Eastern Transcontinental alone could cost in the order of $75 million. This is a very considerable sum to be amortized over perhaps 15 years until new equipment can be developed, tested and put in revenue service to replace it. But it may still prove economical.

Almost all our equipment has been refurbished completely. However, it *is* old and still subject to the predictable vagaries of old equipment. As I have indicated, our new network of maintenance centres will greatly improve both the reliability and the operating cost of this equipment, but that won't make it new equipment. Replacement is one of the objectives of our prototype train program, which is designed to produce new vehicles for our light-density and transcontinental services in Western and Atlantic Canada. But we are absolutely determined to plan for a thorough development and testing period before placing new vehicles and motive power in revenue service. Hasty, premature use of insufficiently tested equipment is both costly and disappointing to the public. This would not be a good approach and VIA's credibility could not withstand it.

In the Central Corridor, we are purposefully working through the teething problems of the LRC, which has the promise of becoming a really fine train when it is finally de-bugged. The present generation of LRC vehicles did not, in fact, spend a great deal of time being tested before they went into revenue service. Because the prototype LRC (called JVC 001) was running as far back as 1972, people tend to assume that the test findings are entirely applicable to today's LRC. In fact, there has been considerable change and evolution between that early prototype of 12 years ago and today's VIA second-order LRC coaches now coming off the Bombardier production line at La Pocatière, Québec, and locomotives from Montréal. Even those forerunner LRCs, which were leased to our counterpart railway, Amtrak, in the United States, differ considerably from today's VIA LRCs. The two styles of coaches have only 30 per cent in common, for example. (The Amtrak LRC locomotives and our own are about 90 per cent comparable, however.)

With that long stretch of time between 1968 – the date of the decision to develop that high-speed intercity passenger train – and today, it is not surprising that people forget that our VIA LRCs have only been in scheduled service for 23 months. Since we have to some extent been testing them in revenue service, it is hardly surprising either that this sophisticated Canadian train has exhibited some "bugs" to be eliminated in those early months of operation. The early months of use are exactly when you expect the bugs to appear in *any* new system.

Moreover, during the same period, we have been evolving highly innovative maintenance practices at our new interim maintenance facility in Montréal. These are leading, with experience, to the design of our national network of new maintenance centres and the development of special maintenance schedules, methods and tools (again based on service experience). Some of these are designed from scratch, specifically for the LRC. They will undoubtedly improve the train's performance. But we still have a way to go.

Amtrak's view of the LRC

In collaboration between CN, our maintenance contractor, the LRC's manufacturers and ourselves, modifications have been prepared and are being installed to meet the "bugs" the LRC has developed in service. Again, such developments are quite normally a part of any newly-engineered system, let alone any new train. Our friends at Amtrak, by the way, in their evaluation report of May 1982 on their version of the LRC train, had this to say:

"....all new equipment goes through a period of start-up service problems and modifications. The LRC train is no exception, and it does not appear that the problems are any more extensive than other equipment received by Amtrak in the last 10 years." That's the view of an experienced user on the LRC.

To the uninitiated, however, the performance of the LRC may seem unsatisfactory or disappointing,

whereas, as I have said, new innovation brings with it the concomitant of service modifications to resolve problems discovered in service. That is what we are seeing now and remedies are being put in place.

There is another aspect, upon which I should like to dwell with frankness. With the exception of small orders of Tempo and Turbo equipment in the sixties, Canada has not ordered new passenger rail equipment, other than commuter equipment, for 30 years and even then much of that was actually built in the United States, not Canada.

An innovative Canadian train

So in the LRC we are witnessing the development of a Canadian-designed, engineered and manufactured product, which itself has been part of a learning curve for those who make it, maintain it and operate it. It did not attract the level of research and development investment which many countries have put into their new fast trains. Yet it remains an innovative train, with many new principles and features. One could easily argue that our teething troubles today are somewhat the price of innovating in Canada and providing employment in Canada without large research and development costs. I, for one, believe that the price of buying Canadian is well worth paying. If we were to insist on buying off the shelf from outside Canada, we would never acquire our own development, design and manufacturing skills, to be applied to our peculiarly Canadian railway operating conditions, in our extraordinary climate. We would be totally dependent on foreign-owned coach builders – as is the U.S. railway industry at this moment, by the way. I therefore believe that we have a real stake in developing and encouraging a Canadian passenger railway supply industry.

I would want to use substantially the same approach in developing vehicles for very high-speed rail use in the Québec-Windsor Corridor when we approach that question. It is true that the Japanese and the French have developed large reservoirs of tested technology in very high-speed electric trains, as well as in infrastructure and signalling systems. But neither country has our climate, nor – for that matter – our vast experience in electrical power transmission. So Canadian know-how is of key importance. We might hope to see the award-winning Canadian LRC coach adapted to very high-speed operation, for example.

I would not expect to re-invent the wheel, but rather take into full account French and Japanese experience in building and operating very high-speed electric trains and their infrastructures. Indeed, we have already done this in completing the VIA feasibility study for high-speed passenger rail in the Québec-Windsor Corridor. The consulting arms of three national railways – of Britain, France and Japan – were partners with their counterparts from CN, CP and VIA and other Canadian firms in developing our findings. Their skills and knowledge were blended with ours. This just makes good business sense.

I want to be sure that Canada develops the capability for evolving, adapting and building those electric trains, not merely to reinforce our domestic railway supply industry for our own selfish VIA reasons, but also, perhaps, to equip it for exporting its new knowledge and skills. The Canadian market cannot be sufficient alone to sustain the healthy native railway manufacturing industry we at VIA need. We therefore have an obligation, within the parameters of prudent business and the bottom-line, to help Canada develop an export capability here. That is why a Canadian group of companies, managed by VIA, is developing the prototype train for our light-density routes, for example.

It is in this context that we must weigh the development costs of the LRC trains and the Canadian trains that should come after them. On balance, I believe the facts will favour the "Buy Canadian" approach here, as elsewhere.

When VIA's re-equipment program is completed, then, I would expect to see four broad groupings of passenger rail vehicles and motive power in service across the land.

For the intercity and remote services in Western and Atlantic Canada, I would expect to see a Canadian-designed and manufactured train, with a number of variations in coaches, to accommodate the particular needs of those light-density services. These will evolve from our present prototype program.

For the Eastern and Western Transcontinentals, I would hope to see a variation of that basic prototype train, tailored to the specific needs of those services.

In the Québec-Windsor Corridor, where we find so much of our present and potential traffic, I would expect to see LRCs running outside the Montréal-Ottawa-Toronto spine, with very high-speed electric trains, on dedicated tracks on that very high-density spine. As I mentioned, we might see an adaptation of LRC coaches running on the spine, tailored to this new use.

Four approaches to VIA's needs

These four groupings of equipment would all have been developed in Canada, manufactured in Canada, to meet Canadian needs and the uniquely rigourous challenges of operating a railway in the Canadian winter. They would, in short, be largely purpose-built, rather than simply adopted holus-bolus from someone else's designs. Their development and construction, together with the specific infrastructure and signalling systems suitable for modern passenger rail service in Canada, will provide much employment for Canadians, plus the potential for exporting our skills and our experience. It

page eight

must always be remembered that most of the great passenger railways of the world generally do not have our distances or climatic extremes to cope with – we are evidently expert at that. For this reason alone, we need Canadian solutions to Canadian problems.

I want to spend a few moments on our high-speed rail investigations in the Québec-Windsor Corridor, for our recent work there is undoubtedly one of the most comprehensive studies ever made of any aspect of the passenger railway system in Canada. In it, as I have said, we had the very considerable expertise of France, Britain and Japan at our disposal to add to the great knowledge and experience of our own Canadian railway companies.

We examined five options in the study and then developed a sixth, or "combination" option, based on the best economic return that could be projected. The basis of this combination option is that 300 km/h service cannot be economically justified throughout the Québec-Windsor Corridor. Therefore, we selected LRC service in the two Corridor flanks (Québec to Montréal and Toronto to Windsor), with very high-speed electric service, on dedicated tracks, between Montréal, Ottawa and Toronto.

This combination option, we have concluded, could return its capital at interest and also operate at a surplus. It has been many years since any passenger railway project in Canada has been able to put forward profitable forecasts for a new service. None of us can probably remember the last occasion!

The path to profit: volume

The reason we can project a profit is, of course, that we will be able to handle a very large number of passengers at higher fares and lower costs. The high-speed link is forecasted to attract large numbers of passengers. Passenger rail needs these large numbers of passengers to be profitable. Electrification would provide us with lower costs, compared with diesel operation, although you pay for that in the capital cost of infrastructure. Our forecasts show long trains and high frequency would help amortize the capital. And we'll use fewer train sets because of their high utilization in frequent and high-speed service. We can price ourselves better because our service will be better. That's why we can foresee a profit from a transportation mode which has long been without profit.

We forecast that by 1994, the first year of operation, the very high-speed line would carry over 7 million riders – more than VIA carried nationally altogether in 1983 – and this number would almost double to nearly 14 million by the year 2018. (In 1983 the Central Corridor carried somewhat over 2 million passengers.)

We estimate that the operating profit in that first full year of 1994 would amount to about $73 million and grow to more than $200 million by the year 2018. (In 1983, the Central Corridor will have shown a loss of over $155 million.)

Our studies were backed by one of the most comprehensive and rigourous transportation market analyses ever performed in Canada. We were aided by a well-tested, multi-stage, behaviourally-based demand model, which was calibrated from our Canadian consumer preference data, derived from our market surveys amongst 3,000 people. This data was used to prepare market-specific demand forecasts. These showed that VIA could obtain the best market penetration on the Montréal-Ottawa-Toronto route, drawing extensive ridership from the private automobile and the airplane.

Journey times will attract traffic

Journey times would fall dramatically. Montréal-Ottawa would drop to an hour. Ottawa to Toronto would come within reach of two hours and ten minutes. Montréal to Toronto would become a highly competitive three hours and ten minutes.

These fast journey times and a frequency of 14 trains a day on that central spine would, we believe, prove very attractive to almost every kind of traveller. VIA would become very competitive.

It's an exciting project indeed, our high-speed rail corridor, particularly because it will be within reach of more than half of our potential passengers, plus those in Atlantic and Western Canada who often travel to and within Central Canada. You could argue that this is the economic heartland of a modernized passenger rail system for our country. It also has the virtue of being able to pay back its capital investment and operate at a surplus – usually regarded as a key measure of efficiency and effectiveness. And its unfavourable impact on our environment is minimal.

Sufficient to support high-speed

Contrary to some thinking, VIA believes the population of Central Canada is sufficient to support a very high-speed rail line. Even if it does not have the population densities of Japan, it is still in the ballpark of the Paris-Lyons Train à grande vitesse in France, which is making money.

In addition to bringing the two extremities of the corridor, Québec and Windsor, closer together, we are adding Ottawa, the national capital, to the attractive power of our two major population centres, Montréal and Toronto. The total package will therefore serve about 13 million Canadians or about half our population. This is about the same as the immediate catchment area of the Paris-Lyons high-speed TGV line in France, which is already a financial success.

I believe this approach will provide VIA with a sound core of modern customer service as well as a firm

financial base from which to grow both in market penetration and service to its public.

I believe that VIA's future lies considerably (but by no means entirely) in the Québec-Windsor Corridor, for passenger rail is indeed a mass-transit mode and that is where the mass of our potential riders live. High-speed passenger rail is a true mass-transit solution.

What is needed now is to set a national priority for passenger rail in Canada. According to Transport Canada, between 1969 and 1979, we spent well over $30 billion in building and improving our highway infrastructure until we have one of the best road systems in the world. In the same 10 years, even aviation has attracted over $5 billion for Canada's airports and all the complicated infrastructure that aviation requires. During the same decade, by contrast, very little capital was invested in passenger rail. Our mode lay largely fallow. Now it is surely time to address the neglected resource of passenger rail transportation that when modernized, can take us economically and effectively into the twenty-first century, with a reduced dependence on fossil fuel, at costs which will fit the pocketbooks of most Canadians. This is why I speak of a renaissance in passenger rail.

An integrated national system

To make the decision about such a national priority, we must see it in the context of what the Minister of Transport has called an integrated nationwide passenger transportation system. We must first measure the service to passengers and the return on our national capital that each mode of transportation can provide in the future, in the changing conditions we will face. How will the passenger be best served? We have to balance the bottom-line against national-interest considerations. We at VIA will undoubtedly have to receive subsidies from government to run those national-interest services at the least cost for the best value. But value for money should always be the order of the day – on every VIA service, profitable or not. Indeed, value for money should be the watchword of the integrated, nation-wide passenger transportation system as a whole, not just for passenger rail.

As a key part of this integrated national system, passenger rail needs a new charter, with a national consensus. By that, I mean much more than just a VIA Rail Act. We need a national change of mind about passenger rail. We already have the evidence that the public wants an improved passenger rail system. The public wants us to modernize. Public use will increase with modernization, as passenger rail becomes more competitive with other modes. We are, of course, taking dead aim at the private car, as the main form of transportation today. When we look elsewhere in the world, we see countries which have already modernized their passenger rail systems, some of them with very high-speed rail. Canada cannot afford to fall further behind. Surely passenger rail cannot be seen as a partisan issue, since the majority of Canadians already agree that it has a place in modern Canada and should be revitalized. It is a question of how and when.

Passenger rail can again produce in Canada a new National Dream. Nearly 100 years ago, the Great Railway to the Pacific both opened up our country and bound it together with a ribbon of steel. In the 1980s and 1990s and into the twenty-first century, passenger rail can play a pivotal role in Canadian life, contributing both to a better society and national unity alike with modern transportation.

I most firmly believe that passenger rail can again have an historic impact upon our country. But, from my vantage point, its development must always be managed like a business, with bottom-line imperatives, rather than as a social program where measurements of effectiveness are inevitably more intangible, more diffuse. I honour the national-interest imperatives in running a passenger railway for Canada. Yet I believe we will all get more satisfaction if VIA's efforts are also directed by that measurement of cost versus revenue so traditional to entrepreneurship. We will all make better decisions and deliver a better and more economic service. Our customers will be better satisfied. And satisfying our customers' travel needs – not running trains – is, finally, the business that VIA is really in.

Additional copies of this brief are available from Public Affairs, VIA Rail Canada Inc., Montréal, Canada H3A 2N4

VIA Rail Canada

APPENDICE «TC-11-A»

La renaissance des chemins de fer voyageurs

Exposé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, dans le cadre de son étude sur les services ferroviaires voyageurs offerts par VIA Rail Canada Inc.

présenté par
Pierre A.H. Franche, président-directeur général
VIA Rail Canada Inc.

le 31 mars 1984

VIA Rail Canada

Je crois vivement que les trains de voyageurs peuvent encore avoir un impact historique sur notre pays. Mais, à mon point de vue, leur développement devra toujours se faire sur une base d'affaires et tenir compte des impératifs du résultat financier final, plutôt qu'à la manière d'un programme social dont on mesure l'efficacité de façon inévitablement plus intangible, plus diffuse. Je respecte les impératifs de l'intérêt national dans la gestion des services ferroviaires voyageurs au Canada. Je crois pourtant que nous en retirerons tous une plus grande satisfaction, si les efforts de VIA s'inspirent aussi de cette mesure traditionnelle que sont les coûts par rapport aux recettes. Nous prendrons de meilleures décisions et offrirons un meilleur service qui sera aussi plus économique. Nos clients seront plus satisfaits. La satisfaction des besoins des clients – et non pas l'exploitation des trains – voilà justement le genre d'affaires qui intéresse VIA.

La renaissance des chemins de fer voyageurs

Présenté par Pierre A.H. Franche
Président-directeur général
VIA Rail Canada Inc.

LE regain d'intérêt manifesté par le public pour l'importante modernisation dont doit être l'objet le service ferroviaire voyageurs national du Canada est un phénomène heureux aux yeux de la société de la Couronne chargée de la prestation de ce service. Il semble que l'enthousiasme d'un public nombreux et diversifié, pour lequel la modernisation du réseau paraît cruciale pour les décennies à venir, finira par balayer ces 30 ans d'indifférence et de négligence dont ont souffert les chemins de fer voyageurs.

Nous sommes bien placés à VIA pour savoir à quel point les services ferroviaires voyageurs ont la faveur du public, comme nous sommes bien placés pour constater sa déception lorsque nous ne sommes pas à la hauteur de ses attentes. Une étude conduite depuis huit mois indique clairement que les Canadiens veulent un service moderne, qu'ils considèrent cette modernisation nécessaire, et qu'ils sont prêts à en payer le prix. Tout retard risque certes de provoquer des mouvements d'impatience.

Inutile de chercher les coupables de toutes ces années de négligence. Mettons plutôt le cap sur l'avenir et tâchons de définir un processus de modernisation qui tienne compte des nombreux facteurs complexes et interreliés qui pourraient nous mettre des bâtons dans les roues. Efforçons-nous de les neutraliser si nous voulons procéder à autre chose qu'à une simple opération de maquillage de cette grande valeur nationale qu'est notre chemin de fer voyageurs.

Il vaut la peine cependant d'examiner le climat dans lequel VIA devra plonger en se lançant dans une telle aventure.

Le point de vue de VIA

Voici une société dont le marché historique a subi une érosion catastrophique depuis que l'automobile, l'autocar et l'avion y exercent leur concurrence. Voici un parc de matériel vieillissant, coûteux à entretenir, et qu'on a modernisé à grand renfort d'argent pour en prolonger la vie utile. Voici des véhicules neufs de conception canadienne, mis en service avec les défectuosités quasi inévitables qui accompagnent toute innovation – surtout si l'on compte que l'industrie n'a pratiquement pas construit de trains neufs, sauf des voitures de banlieue, depuis les années 1950. C'est donc dire que les innovations sont relativement nouvelles pour cette génération de gens qui s'occupent des services voyageurs ferroviaires. Voici encore la recherche complexe et exigeante d'une nouvelle génération de matériel ferroviaire plus rapide et plus économique et adaptée à la conjoncture des années 1990 et au-delà. Voici enfin une recherche de stratégies réfléchies, visant à placer la masse de notre capital d'immobilisations là où se trouve concentrée la masse de notre trafic potentiel. Et puis il y a aussi la nécessité impérieuse de moderniser, dans l'intérêt national, des services non rentables dans les régions les moins densément peuplées du Canada.

L'unité nationale exige que les investissements dans les services ferroviaires voyageurs soient répartis de façon équilibrée sur l'ensemble du réseau national. Notre planification doit donc être sélective tout en répondant aux différents besoins de l'intérêt national. Dans le cas contraire, nos efforts risquent d'être facteurs de division. A cet égard, nous cherchons actuellement à négocier des ententes avec nos concurrents pour l'aménagement d'installations intermodales destinées à mieux servir le public. Nous croyons que ceci rendra l'ensemble des services de transport plus accessibles. Pour attirer les usagers de l'automobile particulière, il faut rendre les liaisons intermodales aussi attrayantes que possible. Nous assurons le transport de voyageurs et nous le faisons en partageant une emprise avec un autre trafic important aussi bien du point de vue du volume que du point de vue économique, soit le trafic marchandises. Ce trafic lutte pour sa place sur les voies majoritairement uniques qu'il partage avec le trafic voyageurs, comme il le fait pour les réseaux de communications utilisés par l'ensemble des chemins de fer du Canada. Nous tentons de négocier avec les deux grands chemins de fer marchandises l'entente la plus avantageuse qui soit pour les services voyageurs.

Éléments de cette renaissance

Nous abordons cette période de renaissance du rail voyageurs au Canada au moment même où nous nous apprêtons à célébrer le centième anniversaire de l'arrivée du premier train de voyageurs à Vancouver, événement qui a joué un rôle fondamental dans le resserrement des liens qui se nouaient d'un bout à l'autre du pays. C'est un passé et un héritage dont nous devons tenir compte en envisageant l'avenir.

L'un des aspects de cette renaissance s'exprime par le fait que maintenant, VIA s'attaque directement au noeud du problème de la fiabilité (donc du respect des horaires) en construisant au coût de 306 millions de dollars un réseau national de centres de maintenance qui auront indubitablement pour effet d'améliorer la qualité de notre maintenance, la fiabilité de notre matériel et, soit dit en passant, de réduire nos frais de 55 millions de dollars par année.

VIA a élaboré un grand programme de formation

page deux

qui s'adresse à tous les employés, et a pour but d'améliorer – d'une façon très personnelle – le service offert à nos clients. L'attitude de notre personnel en contact avec la clientèle exerce une influence directe sur l'opinion que se font les gens de nos services et sur leur degré de satisfaction face à ces services.

L'un des principaux problèmes de coût à VIA vient de ce qu'elle a hérité de méthodes de dotation établies depuis des décennies. Devant le mandat spécifique d'accroître l'efficacité et la rentabilité du transport voyageurs par rail, l'un des objectifs-clés de VIA consiste à augmenter la productivité de son personnel, tout en améliorant les conditions de travail et en assurant un meilleur service au public. Que bon nombre des effectifs des services ferroviaires voyageurs soient à l'emploi du CN et du CP complique la poursuite de cet objectif, pourtant essentiel à l'exercice fructueux de notre mandat.

Le matériel LRC de la deuxième commande est graduellement introduit dans le corridor Québec-Windsor afin d'encore moderniser ce service avec ce nouvel équipement. Ce matériel de construction canadienne a éprouvé des difficultés de premier usage, comme nous le verrons plus tard, mais le degré de satisfaction de la clientèle est tout simplement remarquable.

Pour en planifier l'avenir, VIA a entrepris l'étude de ses services transcontinentaux de l'est et de l'ouest, étude qui permettra d'établir comment ces services historiques peuvent être modernisés pour desservir les différents marchés au prix de revient le plus bas possible.

Meilleure gestion des fonds

Parallèlement à cette étude, en collaboration avec la société Bombardier Inc., constructeur du matériel LRC, et l'UTDC, société du gouvernement de l'Ontario qui se spécialise dans les systèmes de transport d'avant-garde, nous avons entrepris la mise au point du prototype d'un nouveau train, conçu pour desservir nos parcours à faible volume de trafic dans l'ouest du Canada et dans les provinces de l'Atlantique. L'étude pourrait bien aussi conduire à l'esquisse d'un nouveau véhicule destiné au rééquipement de nos grands trains transcontinentaux. Nous visons la compatibilité entre nos trains de parcours à faible volume et ceux des liaisons transcontinentales.

Notons qu'en 1983 VIA a enfin renversé la vapeur en ce qui a trait à la situation financière. Nos demandes réelles auprès du gouvernement se sont inscrites à 93 millions de dollars de moins que prévu au budget, et l'année 1983 restera celle où, pour la première fois, nos demandes n'auront pratiquement pas augmenté par rapport à l'exercice précédent. C'est aussi la première fois que nous avons terminé l'année en deçà de nos prévisions budgétaires. Nous avons enfin réussi à arrêter l'hémorragie.

En réalité, une fois que tous les ajustements aux comptes de 1983 auront été faits – et on ne constatera pas ceci avant le rapport annuel de 1984 – nous nous attendons à ce que nos demandes de fonds publics se révèlent encore moins élevées.

La rentabilité et l'intérêt national

Ce ne sont là que quelques exemples du mouvement de renaissance amorcé par VIA. On prévoit qu'ils porteront fruit dans le cadre d'un programme de modernisation d'envergure nationale, suivant lequel on ménagera un équilibre entre les concentrations potentiellement rentables du corridor central Québec-Windsor et les parcours de faible densité des provinces de l'Atlantique et de l'ouest du Canada. Comme vous le voyez, nous n'oublions ni le facteur de rentabilité, ni l'intérêt national. Dans le corridor, nous pouvons envisager un profit de l'exploitation des trains à grande vitesse. Dans les provinces de l'Atlantique et dans l'ouest du Canada, nous prévoyons assurer le meilleur service possible au prix de revient le plus bas possible. Dans un cas comme dans l'autre, nous nous préoccupons de rentabilité, mais la nature du "profit" n'est évidemment pas la même.

La preuve peut-être la plus riche de possibilités de cette renaissance réside dans l'étude que nous venons de terminer sur les trains de voyageurs à grande vitesse et que nous venons de soumettre au ministre fédéral des Transports. Dans ce domaine, il s'agit de rattraper des pays comme la France, la Grande-Bretagne et le Japon, où les trains de très grande vitesse sont déjà une réalité. L'étude de trois ans a coûté 5 millions de dollars et ses conclusions sont les suivantes: la modernisation du corridor (avec la mise en service de trains à très grande vitesse entre Montréal, Ottawa et Toronto d'une part, et de trains modernes de grande vitesse approuvés de type LRC de Québec à Montréal et de Toronto à Windsor d'autre part) avec un rapport dette/valeur approprié *peut* faire ses frais d'immobilisations et d'intérêts et même générer un profit. Étant donné que plus de la moitié de notre trafic voyageurs national se trouve dans ce corridor, voilà des conclusions importantes quel que soit le point de vue d'où l'on se place – que ce soit sous l'angle des services à la clientèle ou au regard des impératifs de rentabilité.

Priorité des services à la clientèle

Je reparlerai de cette étude un peu plus tard. Disons tout de suite qu'elle fournit un aperçu très inspirant de la manière dont il convient d'offrir à la moitié ou plus de nos voyageurs un service moderne à grande vitesse qui pourrait, dans cette perspective, égaler la réalisation de pionnier des Français et des Japonais. Évidemment, les ingénieurs ont des analyses détaillées

à faire pour compléter cette étude avant que l'on puisse en arriver à une décision nationale définitive.

J'ai mentionné plus tôt l'importance-clé des services à la clientèle. Nos efforts à cet égard dépassent largement la simple formation de notre personnel, aussi importante soit-elle. C'est toute l'entreprise qui est engagée dans une opération de marketing dans laquelle la question que l'on pose est invariablement: ''Comment pouvons-nous le mieux répondre aux besoins de la clientèle?'' Telle est l'essence du marketing. Une véritable philosophie du marketing est donc en train de pénétrer toute l'organisation de VIA, au lieu d'intéresser seulement les employés qui travaillent au service du Marketing. Notre nouveau matériel sera conçu en fonction de la clientèle. Nos nouveaux services résultent de recherches et de consultations poussées auprès de la clientèle. Un programme de sondage d'opinion aux multiples ramifications nous dit ce que nos clients pensent réellement de nous et de nos services et comment ils aimeraient qu'ils soient modernisés et améliorés. Cet esprit de consultation et d'autoexamen doit être, au bout du compte, la clé de la modernisation des chemins de fer voyageurs du Canada. Nous travaillons pour le voyageur par rail et non pour le système. Telle est notre orientation.

Des mesures bonnes à long terme

Nous modernisons également notre gestion et notre appareil de gestion. Permettez-moi de vous en fournir un exemple. Depuis le début de sa courte histoire, l'un des problèmes de gestion les plus noueux de VIA a été de comprendre et de mesurer ses frais réels, surtout les redevances à payer au CN et au CP, lesquelles constituent une part si importante de ses frais d'exploitation. Le défi à relever était de répartir les coûts pour chaque parcours et pour chaque train, ce qui permet de connaître pour chacun la nature du profit ou du déficit. Sans cette précieuse information, l'exercice de gestion de VIA ne peut pas être totalement efficace. Cela équivaut à gouverner en aveugle. Mais nous recevons maintenant plus d'information (et une information plus complète) de la part des deux chemins de fer. Cette information est entrée dans un nouveau système d'informatique de gestion qui permet d'obtenir une image plus définie de l'exploitation de VIA, avec des données précises pour chaque produit.

Par ailleurs, VIA voudrait récupérer ces éléments d'actif des services ferroviaires voyageurs qui sont vitaux pour l'exploitation efficace des services, et qui ne lui ont pas été cédés lorsqu'elle fut créée comme société en 1977 pour gérer les services ferroviaires voyageurs du Canada. Je parle bien sûr des gares dans lesquelles les voyageurs doivent passer pour monter dans nos trains ou en descendre, gares qui appartiennent aux chemins de fer exploitants, et dont nous sommes présentement locataires. Nous poursuivons les discussions avec le CN, le CP et Transports Canada pour que le contrôle et la gestion des gares-clés du réseau soient confiés à VIA. C'est après tout dans les gares que les voyageurs établissent une bonne part de leurs contacts avec nous. Pour des raisons de commodité pour les voyageurs et de rentabilité, nous estimons qu'il est essentiel que nous contrôlions ces points de service vitaux et que nous en assumions la gestion du point de vue que *nous* jugeons adéquat, pour les services que *nous* voulons offrir à *nos* clients. Nous avons des plans de modernisation destinés à améliorer les services dans les gares, notamment en ce qui a trait aux services aux voyageurs handicapés et à ceux qui auraient des besoins spéciaux.

C'est pourquoi quand je parle d'une renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada, je ne fait pas de figure de style. Dans chacun des domaines que j'ai décrits, des mesures concrètes sont prises actuellement en tant qu'éléments soigneusement définis d'un plan national visant à mener les services ferroviaires voyageurs du Canada dans les années 80 et 90. Nous nous efforçons de surmonter trois décennies de déclin en planifiant pour le vingt-et-unième siècle. Au coeur de cette planification on trouve les besoins de nos voyageurs. Comme on dit, nous sommes orientés vers le marché.

Il devrait être assez évident toutefois que ces mesures ne porteront pas tous leurs fruits d'ici les 24 prochains mois. C'est impossible. Un chemin de fer voyageurs est un organisme complexe, particulièrement quand il partage ses voies ferrées avec un trafic intense de marchandises. Ces mesures, dont les échéances varient considérablement parfois, exigent presque toutes plusieurs années de planification et de mise en oeuvre – dans certains cas jusqu'à une dizaine d'années. Il est raisonnable qu'elles soient intégrées dans un système de transport voyageurs à l'échelle nationale. Nous estimons que le rail voyageurs a ici un rôle essentiel à jouer.

L'enthousiasme des groupes de pression

VIA se félicite de ce que le public s'intéresse de plus en plus aux services ferroviaires voyageurs, et notamment de l'enthousiasme de certains groupes de citoyens qui favorisent avec beaucoup de vigueur la modernisation de ces services. Toutefois, nous (et peut-être ces groupes eux-mêmes) rendrions certainement un bien mauvais service à notre pays si nous pensions qu'il existe des solutions simples et rapides à nos problèmes ou que le seul fait d'y engloutir de l'argent aurait pour effet de les résoudre.

Pour s'enthousiasmer pour le rail voyageurs, il faut aussi comprendre les éléments les plus complexes de l'exploitation et de la modernisation d'un réseau négligé pendant longtemps et qui a été durant de nombreuses années dominé par les impératifs du trafic mar-

page quatre

chandises. Il faut comprendre que VIA oeuvre dans le domaine des voyages – pas dans celui de l'exploitation de trains. Il y a là une différence de point de vue fondamentale. Il faut aussi comprendre que si les trains de voyageurs ont droit à la priorité sur les voies ferrées, cette priorité ne doit pas s'exercer au détriment du trafic marchandises, si important pour la vie économique et les exportations canadiennes. Les trafics marchandises et voyageurs doivent s'imbriquer l'un dans l'autre efficacement sur un réseau à partager dans l'harmonie. Mais voilà qui est facile à dire et moins facile à faire.

Les partisans du train de voyageurs réclament à juste titre du matériel neuf pour moderniser les services, mais s'impatientent souvent devant les longs travaux de recherche et les essais que la modernisation exige. Ma jeune expérience m'a appris, sans qu'il me soit permis d'en douter, que le Canada ne peut pas se précipiter dans la mise en service de nouveau matériel ferroviaire sans d'abord investir adéquatement dans la recherche et le développement, à moins qu'il ne tienne à faire face à des coûts élevés et à la déception des voyageurs. Aussi, bien que j'encourage cet enthousiasme, j'espère qu'il s'accompagne de réalisme et que les intéressés sont conscients qu'il y a un prix à payer – en temps comme en argent – si l'on veut moderniser adéquatement les services ferroviaires voyageurs. Pour ma part, je ne suis pas disposé à créer des espoirs parmi le public si je dois ensuite faire face à la vindicte et du public et des groupes de pression, parce que nous ne sommes pas en mesure de tenir nos promesses.

Les deux impératifs de VIA

Un autre point mérite d'être éclairci. VIA a deux impératifs qui ne sont pas toujours parallèles et qui peuvent parfois même avoir l'air de se contredire. D'une part, on s'attend à ce que VIA, en tant que société de la Couronne à vocation commerciale, gère ses affaires du point de vue de la rentabilité...et les cris d'horreur qui se font entendre devant notre déficit le montrent sans équivoque. En même temps, toutefois, on s'attend à ce que nous assurions certains services en tenant compte de l'intérêt national – comme les services transcontinentaux de l'est et de l'ouest, les services à faible volume de trafic et les dessertes des régions éloignées – services qui ne seront presque certainement jamais rentables. La "magie" consiste à bien servir l'intérêt public – économiquement et effectivement.

Par exemple, en 1983, les liaisons transcontinentales de l'est et de l'ouest ont perdu à peu près 195 millions de dollars, avec des octrois de 40 cents par voyageur-mille, tandis que les services sur les parcours à faible volume de trafic ont perdu 63 millions de dollars, avec des octrois de 50 cents par voyageur-mille. Les dessertes des régions éloignées ont enregistré des pertes de 55 millions de dollars, avec des octrois de 96 cents par voyageur-mille. Seuls les services du corridor Québec-Windsor (avec un déficit d'à peu près 156 millions de dollars), se sont approchés de la rentabilité avec des octrois de 22 cents par voyageur-mille, les plus bas du réseau.

Je ne veux pas sous-entendre que ces trois services d'intérêt national devraient être abandonnés. Loin de là. Je ne fais qu'indiquer que le gouvernement demande à VIA d'assurer ces services dans l'intérêt national et que, en vertu du contrat, il nous verse des octrois pour couvrir les déficits de chacun de ces services. De notre côté, nous devons améliorer notre gestion et enregistrer le déficit le plus bas possible, tout en réduisant au minimum nos besoins de fonds publics.

Comme toute société bien administrée, VIA a l'obligation ferme de maximiser la qualité de ses services et de minimiser ses pertes. C'est ce qu'on appelle la gestion en fonction des résultats concrets. Mais je n'entends pas souvent les enthousiastes des chemins de fer parler de l'impact de leurs propositions sur le déficit global de VIA. Ils parlent d'améliorer le service, ce qui est très bien, mais presque jamais du déficit accru que cela pourrait impliquer. Là encore, un peu de réalisme serait souhaitable.

Comme Canadiens, il nous faut faire face aux coûts d'exploitation réels d'un service ferroviaire voyageurs moderne dans ce pays, où une population relativement peu nombreuse est répartie sur des milliers de milles avec des hivers rigoureux. Plus le volume de trafic est faible sur un parcours donné, plus ce parcours sera déficitaire, et ce déficit augmentera encore s'il faut apporter des améliorations au matériel, à l'infrastructure ou à la fréquence des services. Ceci n'est pas une critique de ces améliorations, mais plutôt un plaidoyer en faveur du réalisme économique.

Une comptabilité par service

À mesure que VIA progressera sur la voie de la modernisation et de l'automatisation de la comptabilité ferroviaire, elle disposera de chiffres exacts quant à ses coûts, ses recettes et ses résultats pour chacun de ses parcours et pour chaque train de ces parcours. Nous pourrons également prédire avec précision les coûts des trains proposés ou des modifications suggérées afin d'assurer un service amélioré. Les tenants de modifications aux services pourront, à l'instar du gouvernement, réaliser alors le prix réel des services actuels ou proposés dans l'intérêt national. Ici encore, j'aimerais rappeler que je ne dis pas qu'il faut abandonner ou geler les services assurés dans l'intérêt national. Bien au contraire. Je suggère tout simplement que notre enthousiasme en faveur de l'expansion de ce service devrait être modéré par la réalité économique – celle des résultats concrets. À ce moment-là, nous serons tous en mesure de juger si les octrois annuels de centaines de dollars par voyageur "valent" vraiment la peine, quels

que soient les termes de référence que nous nous donnions pour en mesurer le rendement. Il faut absolument savoir ce qui se passe car sans cette connaissance constante et terre à terre de la réalité, le déficit de VIA pourra tout aussi bien continuer de grossir, de grossir encore, et de grossir toujours. À mon avis, une telle éventualité est inacceptable et ne démontrerait pas un bon sens des affaires.

Des grandes questions que VIA doit résoudre

J'aimerais maintenant parler de façon plus directe des grandes questions que VIA doit résoudre et qui, dans une certaine mesure, échappent à son contrôle, ou exigent l'appui du Parlement et du gouvernement pour enregistrer des progrès réels.

Il ne se trouve pas grand monde pour contester l'idée que VIA a besoin de son propre cadre législatif pour définir clairement ses objectifs. Si le Parlement passait une Loi sur VIA Rail, celle-ci aurait l'orientation claire qu'elle a dû jusqu'ici définir elle-même, en se basant sur les directives reçues du gouvernement et sa propre expérience.

Dans le débat qui entourerait l'étude d'une telle loi, le Parlement et le pays auraient la chance de comprendre et d'examiner les grands problèmes auxquels VIA doit faire face. Un débat à l'échelle nationale et un processus de consultation seraient salutaires et constructifs. Entretemps, des études comme celle effectuée présentement par le Sénat prendraient toute leur signification en permettant de mettre en lumière tant les faits que les rêves en ce qui concerne les chemins de fer voyageurs. Surtout, il faut que les voyageurs se fassent entendre: ce sont les clients que nos services doivent satisfaire.

Le Comité voudra peut-être savoir comment VIA souhaite, à défaut d'une Loi sur VIA Rail, définir son propre mandat. Nous avons, en effet, défini les questions stratégiques, c'est-à-dire les problèmes importants et les possibilités qui nous attendent.

C'est ainsi que nous avons distingué les principaux défis qu'il nous faudra relever:

...*Assurer une bonne gestion*, pour que nos fonds soient dépensés de façon économique et efficace, en partant du principe qu'il faut en avoir pour son argent.

...*Offrir des services de qualité* dans tout le pays.

...*Entreprendre la modernisation rapide* du rail voyageurs

...*Redéfinir le cadre juridique et contractuel de VIA* pour donner à la Société la compétence voulue pour assumer ses responsabilités face aux services ferroviaires voyageurs.

Nos stratégies s'articulent de façon à relever ces défis et à remplir notre mission. La satisfaction de nos clients constitue l'essence de toutes ces stratégies.

Nos rapports avec les deux chemins de fer exploitants, le CN et le CP, sont d'une importance capitale tant en ce qui a trait à la possibilité d'améliorer d'une façon un peu plus significative nos résultats financiers qu'en ce qui concerne l'amélioration de nos services à la clientèle. Pourtant, il y a eu une certaine mésentente et des divergences d'opinion inévitables entre les trois chemins de fer, même si les discussions se sont tenues sur un ton amical et des plus professionnel.

Le CN et le CP comptent parmi les chemins de fer les plus importants, les plus compétents et les plus avancés au monde. Ils sont au premier rang de l'innovation dans le transport des marchandises sur de longues distances avec un climat difficile, surtout du transport des ressources. En tant que Canadiens, nous pouvons être fiers de nos deux grands chemins de fer. Mais leurs priorités sont radicalement différentes des nôtres. Nous n'avons réellement qu'un point en commun: nos résultats financiers respectifs. Nous présumons que comme VIA, le CN et le CP visent à maximiser leurs profits et à tirer le maximum de leur infrastructure, de leurs véhicules et de leur personnel. Mais nos objectifs peuvent nettement s'opposer, car ils se concentrent sur les marchandises, tandis que nous nous préoccupons du trafic voyageurs. Dans le meilleur des cas, ils voudront naturellement que les trains de voyageurs qui circulent sur leurs voies passent après les trains de marchandises, lesquels sont le pricipal élément rentable de leur exploitation ferroviaire.

Comme vous le savez, beaucoup plus de la moitié des frais d'exploitation de VIA proviennent des redevances à verser aux deux chemins de fer exploitants pour l'utilisation de leurs voies, la signalisation, l'affectation de mécaniciens de locomotive, d'agents et de chefs de train, et pour les frais de maintenance du parc de matériel. En 1983, nous avons versé aux chemins de fer 380 millions de dollars sur un total de frais d'exploitation de 638 millions de dollars. Il est évidemment dans l'intérêt du CN et du CP de demander à VIA le plus d'argent possible pour les services assurés dans le cadre du programme national de transport des voyageurs, et d'imputer le plus de frais généraux possible pour la prestation des services qu'ils nous fournissent. Pour eux, il s'agit tout simplement d'une saine gestion de leurs affaires. Mais ce n'est peut-être pas le cas pour VIA.

Au contraire, il est dans l'intérêt de VIA et de ses actionnaires de maintenir les redevances du CN et du CP à un niveau réaliste, seulement la plus petite partie possible des frais généraux étant imputés à VIA et, par conséquent, aux voyageurs. C'est l'autre côté de la médaille.

Les deux partis cherchent à maximiser leurs résultats financiers et, en principe, qui pourrait les blâmer?

Le problème, pour VIA, c'est évidemment qu'il n'existe pas d'autres fournisseurs des services assurés par les chemins de fer afin d'équilibrer le débat et

page six

d'offrir un choix. La concurrence est inexistante. VIA est donc forcée de persuader, négocier, calculer et, oui, tirailler, pour obtenir une meilleure information sur les coûts imputés par les chemins de fer et, en conséquence, obtenir des redevances plus favorables. Des progrès ont été enregistrés à cet égard.

Mais il s'agit certainement d'autre chose que d'une question d'arguments, même s'ils se font sur un ton amical. Les deux partis – VIA et les chemins de fer exploitants – doivent être plus efficaces dans leur exploitation de manière que leurs relations commerciales leur coûtent effectivement moins cher. Si VIA devient à plus d'un titre un meilleur client des chemins de fer, ces derniers pourront traiter avec elle de façon plus efficace et à meilleur compte. Si, pour leur part, leur exploitation est plus efficace, leurs frais peuvent être moindres. Si nous planifions ensemble une meilleure productivité, il en résultera une diminution de nos frais mutuels et des redevances que nous devons verser. Et il serait possible de touver moyen de partager les bénéfices que l'on obtiendrait d'une productivité améliorée.

Et c'est justement ce qui est en train de se produire. Des groupes de travail mixtes composés de représentants des trois sociétés étudient actuellement toute la gamme de nos activités communes, et des économies sont déjà réalisées grâce à une exploitation et à une collaboration plus étroite entre les intéressés. Voilà un résultat dont tout le monde a lieu de se féliciter.

Le partage des voies

Le partage des voies entre les services marchandises et voyageurs est un domaine où il y a différence d'opinions, si l'on veut bien parler ainsi. La priorité des chemins de fer exploitants est évidemment de transporter des marchandises de la façon la plus efficace et la plus économique possible. À cet égard, ils ne sont pas vraiment motivés pour transporter les voyageurs avec la même efficacité du point de vue des résultats financiers, puisque leurs coûts à ce chapitre sont en théorie absorbés par VIA, quelle que soit leur importance, et ce, en vertu des dispositions du Règlement R-6313 de la Commission canadienne des transports sur le calcul des frais ferroviaires. En revanche, il existe maintenant des mesures d'incitation relativement au respect des horaires des services-clés qui peuvent encourager les chemins de fer à nous fournir un meilleur service.

Il n'en reste pas moins qu'il y a des difficultés inhérentes à déplacer de lourds, longs et lents convois de marchandises à 96 km/h (60 m/h) sur les mêmes voies que des trains de voyageurs qui se déplacent à 153 km/h (95 m/h) ou même 200 km/h (125 m/h), soit la vitesse nominale des trains LRC en conditions idéales.

Une bonne partie de l'infrastructure et du système de signalisation du réseau ferroviaire se compose de voies uniques. Le système est conçu davantage pour la circulation des marchandises que pour le trafic voyageurs. Les voies d'évitement utilisées lorsque deux trains se rencontrent sont souvent trop courtes pour les longs trains de marchandises d'aujourd'hui et ce sont par conséquent les trains de voyageurs qui doivent céder le passage et se mettre en attente sur les voies d'évitement. Sur les territoires contrôlés par des signaux automatiques, la répartition des trains de voyageurs et de marchandises se fait de manière à minimiser le temps d'attente. Cependant, comme les trains de voyageurs et de marchandises partagent la même voie, il est inévitable que la priorité ne soit pas toujours donnée aux trains de voyageurs.

VIA paie déjà pour les améliorations à apporter aux voies et à certains autres éléments de l'infrastructure conçus pour accroître la vitesse des trains de voyageurs, mais même la maintenance et l'amélioration des voies peut causer des problèmes si elles n'ont pas été l'objet d'une bonne planification en fonction des besoins des services voyageurs, ce qui a parfois pour résultat de retarder nos trains. Cet été, il y aura des retards dans le corridor Québec-Windsor, occasionnés par des travaux projetés. Cependant la planification se fait maintenant avec une plus grande précision. Nous remarquons un changement d'attitude au sujet de l'importance des trains voyageurs qui est fort apprécié.

Cela étant dit, permettez-moi de souligner qu'à mon avis le Canada n'a pas les moyens de réserver une grande partie des voies aux seuls services voyageurs, sauf dans le corridor à grande vitesse entre Montréal, Ottawa et Toronto, où les études démontrent qu'un tel investissement serait rentable.

Des négociations harmonieuses

Pour garantir l'avenir, il faut tout simplement innover en matière de partage des voies ferrées et réaliser la meilleure collaboration possible entre les chemins de fer marchandises et voyageurs afin d'améliorer la vitesse et le confort des trains de voyageurs à un coût abordable. L'amélioration de la vitesse et du confort *peut* générer plus de recettes en attirant plus de voyageurs, mais des voies réservées exigent un très grand volume de trafic pour être rentables.

Je suis très encouragé par les progrès accomplis par VIA dans ses discussions avec les deux chemins de fer et je suis optimiste quant au fait que l'amélioration de la vitesse et du confort des trains de voyageurs peut se faire sans engager des dépenses exagérées. Il faudra prendre le temps d'en discuter, de négocier et de prendre les mesures qui s'imposent. On ne peut pas changer radicalement le fonctionnement d'une organisation aussi grande et complexe du jour au lendemain.

L'amélioration des coûts et de l'utilisation, que les trains de voyageurs font des installations et des services

des deux chemins de fer, est vraiment au centre des négociations en cours quant aux ententes d'exploitation qui nous lient actuellement. Encore une fois, je suis optimiste et je crois que nous obtiendrons de meilleures conditions qui n'auront pas seulement pour effet de réduire nos coûts – même si c'est un aspect très important de la question – mais aussi de fournir à nos voyageurs de meilleurs services. L'un des objectifs fondamentaux que nous visons, qu'il s'agisse de la propriété et de la gestion des gares, de la gestion de nos nouvelles installations de maintenance ou des relations à entretenir avec les deux chemins de fer, est de faire adopter le principe que VIA doit être maître dans sa propre maison. Pour que la direction de VIA puisse être comptable à son Conseil d'administration et à ses actionnaires, elle doit pouvoir contrôler ses résultats financiers. Si l'une quelconque de ses activités-clés se trouve entre les mains d'un tiers, elle ne peut pas contrôler ses coûts, l'efficacité ou le rendement de son exploitation. Autrement dit, elle ne peut pas contrôler ses résultats financiers. Si VIA veut bien servir ses voyageurs, il faut qu'elle puisse assumer toutes ses responsabilités.

Préoccupation au sujet du matériel

Le matériel est un autre élément de préoccupation pour VIA et j'aimerais faire valoir notre point de vue sur cette question. Il est vrai que notre matériel est en bonne partie vieux de 30 ans et que certains trains – comme ceux des liaisons transcontinentales – éprouvent des difficultés de rendement lorsque le temps est très mauvais. Les conduites de vapeur gèlent, comme elles le font depuis de nombreuses années quand il fait très froid, ce qui cause souvent de très longs retards. Une possibilité serait de convertir le système de chauffage des trains transcontinentaux de la vapeur à l'électricité. Je dois vous signaler cependant que cette opération coûterait quelque 75 millions de dollars pour les trains transcontinentaux de l'est seulement. C'est un montant très considérable, qu'il faudrait amortir sur environ 15 ans, jusqu'à ce qu'un nouveau matériel soit mis au point, testé et mis en service pour remplacer le matériel transcontinental que nous utilisons actuellement. Mais ça pourrait quand même être économique.

Par ailleurs, nous avons modernisé la quasi-totalité de notre matériel, mais il est toujours vieux et sujet aux pannes prévisibles d'un matériel désuet. Comme je l'ai déjà mentionné, notre nouveau réseau de centres de maintenance améoliorera grandement notre fiabilité et les frais d'exploitation de ce matériel, mais ce ne sera toujours pas du matériel neuf. Son remplacement est l'un des objectifs de notre programme de prototype, destiné à produire de nouveaux véhicules pour nos dessertes à faible volume de trafic et nos liaisons transcontinentales de l'ouest et des provinces de l'Atlantique. Mais nous sommes absolument déterminés de projeter une période complète de mise au point et d'essai avant de mettre en service et le matériel remorqué et le matériel de traction. L'utilisation précipitée et prématurée de matériel non suffisamment testé est à la fois coûteuse et décevante pour le public. La crédibilité de VIA ne peut pas souffrir de faux pas à cet égard.

Dans le corridor central, nous nous attaquons avec détermination aux problèmes de premier usage du train LRC, qui promet d'être un excellent train une fois débarassé de ses imperfections.

L'actuelle génération de véhicules LRC n'a pas en réalité subi tous les tests nécessaires avant d'être mise en service. Comme le prototype de LRC (le JVC 001) a été lancé dès 1972, les gens sont portés à croire que les résultats de l'expérience d'alors sont entièrement applicables aux LRC d'aujourd'hui. Mais il y a eu beaucoup de changement et d'évolution depuis la mise en service du premier prototype il y a 12 ans; le LRC de deuxième commande qui sort des usines Bombardier de La Pocatière (voitures), et de Montréal (locomotives), est un matériel fort différent. Même les autres LRC, loués à la société ferroviaire américaine Amtrak, diffèrent largement des LRC actuels de VIA. La ressemblance n'est que de 30% entre les deux styles de voitures-coach, par exemple. (Mais les locomotives de l'Amtrak et les nôtres sont cependant comparables à 90%.)

L'expérience du LRC

Compte tenu de la longue période écoulée entre 1968 – année où fut prise la décision de mettre au point un train de voyageurs à grande vitesse pour les parcours interurbains – et aujourd'hui, il ne faut pas s'étonner si les gens oublient que les trains LRC de VIA ne sont en service que depuis 23 mois. Et comme dans une certaine mesure nous avons procédé aux essais alors que le nouveau matériel a été en service, il n'est pas surprenant que ce train canadien sophistiqué ait démontré des imperfections qu'il a bien fallu éliminer durant les premiers mois. Pour tout nouveau système, c'est au cours de ces premiers mois que se manifestent normalement les défauts à corriger par la suite.

Par ailleurs, au cours de cette même période, nous avons élaboré des méthodes de maintenance hautement innovatrices dans notre installation provisoire de Montréal. Ces méthodes, avec l'expérience acquise maintenant, ont contribué à la conception de notre nouveau réseau national de centres de maintenance, ainsi qu'à la définition de calendriers de maintenance, de normes et d'outillages (toujours grâce à l'expérience acquise). Une partie de cet outillage a été conçu à partir de zéro, spécialement pour le matériel LRC. De telles méthodes sont par conséquent destinées à en améliorer le rendement, mais elles ne sont pas encore utilisées.

Le CN, notre fournisseur de services de mainte-

page huit

nance, les constructeurs du matériel et nous-mêmes avons collaboré à des modifications qui sont de nature à corriger les imperfections dont a souffert le LRC jusqu'ici. Là encore, il s'agit d'un processus tout à fait normal dans le cas des nouveaux systèmes, à plus forte raison dans le cas d'un nouveau train. Nos amis de l'Amtrak, dans leur rapport d'évaluation de leur propre modèle de LRC en mai 1982, ont déclaré ce qui suit:

> "...tout nouveau matériel passe par une période de problèmes et de modifications reliés à la première mise en service. Le train LRC n'échappe pas à la règle, et il ne semble pas que les problèmes soient plus importants que ceux de tout autre matériel reçu par Amtrak depuis les 10 dernières années".
>
> C'est là l'opinion d'une entreprise qui a vécu l'expérience du LRC.

Pour les profanes, cependant, la performance du LRC peut paraître insatisfaisante, voire décevante alors que, comme je l'ai dit, les innovations s'accompagnent toujours de modifications exigées par les problèmes découverts par suite de la mise en service. C'est exactement ce qui se produit maintenant, alors que nous trouvons des solutions aux problèmes rencontrés.

Le besoin d'innover au Canada

Il y a un autre point dont j'aimerais traiter sans détour. A l'exception de petites commandes de matériel Tempo et Turbo durant les années 60, le Canada n'a pas commandé depuis 30 ans de nouveau matériel ferroviaire voyageurs autre que le matériel de banlieue, et encore, une bonne partie de ce matériel était-il construit aux États-Unis et non au Canada.

Avec le LRC, nous assistons au développement d'un produit conçu et fabriqué au Canada et qui a enrichi les connaissances de ceux-là mêmes qui l'ont construit, qui ont procédé à sa maintenance et à sa manoeuvre. S'il n'a pas inspiré le niveau de recherche et de développement atteint par de nombreux pays relativement aux nouveaux trains conçus chez eux, il s'agit quand même d'un matériel qui innove et qui se distingue par ses principes et ses caractéristiques. On peut facilement soutenir que nos problèmes d'aujourd'hui, relativement à la première mise en service du LRC, sont le prix qu'il faut payer pour innover au Canada et assurer de l'emploi sans engager des sommes énormes dans la recherche et le développement. Pour ma part, je crois que le prix qu'il faut payer pour acheter un produit canadien en vaut la peine. Si nous insistons pour n'acheter que des produits finis à l'étranger, nous ne pourrions jamais développer nos propres habiletés de concepteurs et de constructeurs, ni les appliquer aux conditions d'exploitation qui sont tout à fait particulières au Canada. Nous dépendrions totalement des fournisseurs étrangers – comme c'est présentement le cas pour les chemins de fer des États-Unis. Je crois donc qu'il est important que nous développions et encouragions des fournisseurs canadiens pour le transport voyageurs par rail.

J'aimerais appliquer essentiellement la même approche en ce qui concerne le développement de matériel de grande vitesse pour exploitation dans le corridor Québec-Windsor quand nous serons rendus à ce stade. Il est vrai que le Japon et la France ont constitué de grandes réserves de technologie éprouvée en ce qui a trait aux trains électriques de grande vitesse, de même que dans le domaine de l'infrastructure et des systèmes de signalisation. Mais aucun de ces pays ne connaît notre climat, ni – tant s'en faut – notre vaste expérience dans la transmission de l'énergie électrique. Les connaissances canadiennes ont donc leur importance. Par exemple, on pourrait songer à adapter les voitures canadiennes LRC pour nos trains à très grande vitesse. Comme on le sait, ces voitures ont mérité un prix de Design Canada.

Il ne saurait cependant être question de réinventer la roue, mais plutôt de tirer tous les avantages de l'expérience japonaise et française dans le domaine de la construction et l'exploitation des trains électriques à très grande vitesse et leurs infrastructures. C'est d'ailleurs ce que nous avons déjà fait lorsque nous avons mis la dernière main à notre étude de faisabilité sur des trains de voyageurs qui circuleraient à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor. Les organismes conseils de trois chemins de fer nationaux – de Grande-Bretagne, de France et du Japon – ont collaboré avec les mêmes organismes du CN, du CP et de VIA aux conclusions de notre étude. Leurs habiletés et connaissances se sont jointes aux nôtres. C'est le simple bon sens.

Le rajeunissement de VIA

J'aimerais que le Canada développe sa capacité de concevoir, d'adapter et de construire des trains électriques, non pas pour renforcer son industrie ferroviaire nationale à des fins purement égoïstes, mais aussi, peut-être, pour l'équiper de manière à pouvoir exporter ses nouvelles connaissances et habilités. Le marché canadien ne peut pas suffire à soutenir l'industrie de la construction ferroviaire dont VIA a besoin. Nous sommes donc tenus, dans les paramètres d'une conduite prudente des affaires, et tout en sauvegardant les résultats financiers concrets de l'opération, d'aider le Canada à développer sa capacité d'exportation. C'est pourquoi, par exemple, un groupe de sociétés canadiennes dirigé par VIA, développe un train prototype pour les trajets à faible densité.

C'est dans ce contexte qu'il faut évaluer le coût du développement des trains LRC et de ceux qui devraient venir par la suite. Quand on met tous les éléments dans

la balance, les faits prêchent en faveur de l'approche qui veut que l'on achète au Canada le matériel dont on a besoin.

Une fois terminé le programme de rajeunissement de VIA, je m'attends à ce que soient mis en service à travers le pays quatre grands groupes de véhicules voyageurs et de locomotives.

Sur les parcours interurbains et dans les régions éloignées de l'ouest et des provinces de l'Atlantique, je vois un train de conception et de construction canadiennes, avec une variété de voitures, afin de répondre aux besoins particuliers de ces services à faible volume de trafic. Ces trains seront conçus dans le cadre de notre programme actuel sur le développement d'un prototype.

Sur les parcours des liaisons transcontinentales de l'est et de l'ouest, je vois un modèle dérivé de ce train de base, développé en fonction des besoins spécifiques de ces services.

Dans le corridor Québec-Windsor, où se trouve une si large part de notre trafic actuel et potentiel, je vois des trains LRC en dehors de l'axe Montréal-Ottawa-Toronto. Pour cet axe, on aura des trains électriques très rapides, roulant sur les voies réservées pour ces parcours à très fort volume de trafic. Comme je l'ai déjà dit, on pourrait possiblement utiliser des voitures LRC spécialement adaptées pour ce service.

L'étude sur les trains à grande vitesse

Ces quatre types de matériel seraient tous de conception et de construction canadiennes afin de répondre aux besoins du Canada et de relever les défis tout à fait uniques que pose l'exploitation d'un chemin de fer dans le climat rigoureux des hivers canadiens. Il s'agirait en somme d'un matériel conçu expressément pour les besoins de la cause et non pas tout simplement adapté à partir des conceptions de quelqu'un d'autre. Leur développement et leur construction, parallèlement à l'infrastructure et à la signalisation spécifiques applicables à un service ferroviaire voyageurs au Canada, fourniront beaucoup d'emplois aux Canadiens tout en offrant la possibilité d'exporter notre compétence et notre expérience. Il ne faut pas oublier que les grands chemins de fer du monde n'ont généralement pas à affronter nos distances et nos climats extrêmes. Nous sommes des experts en cette matière. C'est pourquoi il faut des solutions canadiennes à des problèmes canadiens.

J'aimerais m'attarder quelques minutes sur l'étude récente que nous avons effectuée sur les trains de grande vitesse pour le corridor Québec-Windsor, car il s'agit là certainement de l'une des études les plus complètes jamais menées sur les services ferroviaires voyageurs au Canada. Dans le cadre de cette étude, comme je l'ai déjà dit, nous avons disposé de la grande compétence de la France, de la Grande-Bretagne et du Japon, que nous avons ajoutée à notre propre connaissance considérable et à notre expérience des chemins de fer canadiens.

Nous avons examiné cinq possibilités, puis en avons élaboré une sixième, dite "combinée", en fonction du meilleur rendement économique qu'il était possible d'obtenir. A la base de cette combinaison, on assume que la mise en service de trains roulant à 300 km/h ne peut pas se justifier dans tout le corridor Québec-Windsor. Nous avons donc choisi de mettre les LRC en service sur les deux tronçons du corridor (de Québec à Montréal et de Toronto à Windsor), tandis que des trains électriques roulant à très grande vitesse feraient le parcours sur des voies réservées entre Montréal, Ottawa et Toronto.

Un service prometteur et rentable

Nous avons conclu que cette combinaison pourrait faire ses frais et même générer des profits. Il y a bien longtemps qu'un projet ferroviaire à vocation voyageurs au Canada a comporté des prévisions à caractère rentable pour un nouveau service. Personne d'entre nous ne peut même se rappeler quand c'est arrivé la dernière fois!

L'explication d'un profit éventuel, évidemment, c'est que nous pourrons accommoder un nombre considérable de voyageurs avec une augmentation des tarifs et une diminution des coûts. Cette liaison à grande vitesse va attirer ce nombre considérable de clients dont le rail voyageurs a besoin pour être rentable. Un service électrifié occasionne des coûts d'exploitation moins élevés qu'un service diesel, bien qu'il y ait un prix à payer pour l'infrastructure. Nos analyses laissent prévoir que de longs trains à grande fréquence aideraient à amortir les capitaux. Et il nous faudra moins de rames par suite de leur plus grande utilisation dans un service rapide et fréquent. Nous pourrons exiger de meilleurs tarifs parce que nos services seront meilleurs. C'est pourquoi nous entrevoyons des profits, alors que les services voyageurs ferroviaires n'ont pas connu de services rentables depuis des années.

Nous prévoyons que d'ici 1994, première année de son exploitation, le service très grande vitesse attirera plus de 7 millions de voyageurs – plus que VIA n'en a transportés à l'échelle nationale en 1983 – et ce chiffre atteindra près de 14 millions en 2018. (En 1983, VIA a transporté un peu plus de 2 millions de voyageurs dans le corridor central.)

Nous estimons que le bénéfice d'exploitation réalisé au cours de la première année complète d'exploitation en 1994 atteindrait environ 73 millions de dollars et s'élèverait à plus de 200 millions en 2018. (En 1983, on a enregistré un déficit de plus de 155 millions de dollars dans le corridor central.)

Nos études s'appuyaient sur l'une des analyses de

page dix

marché du transport les plus complètes jamais effectuées au Canada. Nous avons été aidés par un modèle bien vérifié de demande à plusieurs phases et permettant de connaître l'attitude des répondants, laquelle a été calibrée d'après les données dont nous disposions sur les préférences des consommateurs canadiens, données qui nous venaient de nos études de marché auprès de 3 000 personnes. Cette information a été utilisée pour la préparation de prévisions spécifiques quant à la demande du marché. Ces prévisions ont démontré que VIA pourrait réaliser la meilleure pénétration du marché sur l'axe Montréal-Ottawa-Toronto, surtout en s'appropriant de nombreux usagers de l'automobile particulière et de la clientèle des sociétés aériennes.

La durée des parcours diminuerait radicalement. Montréal-Ottawa se ferait en une heure, Ottawa-Toronto pourrait se faire en près de deux heures, tandis que l'on couvrirait la distance entre Montréal et Toronto en un temps tout à fait concurrentiel de trois heures dix minutes.

Nous estimons que ces durées de parcours réduites et des fréquences de 14 trains par jour sur cet axe central exerceraient un puissant attrait sur toutes les catégories de voyageurs. VIA deviendrait très concurrentielle.

Le corridor Québec-Windsor

Notre projet de corridor aménagé pour des trains de grande vitesse constitue une proposition extrêmement intéressante, surtout si l'on songe qu'il concerne la moitié de tous les voyageurs que nous pouvons attirer, plus ceux des provinces de l'Atlantique et de l'ouest du Canada qui voyagent à destination et sur le territoire du Canada central. On peut affirmer qu'il s'agit là du noeud économique d'un réseau modernisé de transport ferroviaire des voyageurs dans notre pays. Le projet a également le mérite de pouvoir faire ses frais et de générer un bénéfice – ce qu'on considère généralement comme la mesure du rendement et de la rentabilité. Et son impact sur l'environnement est faible.

Contrairement à ce que certains pensent, VIA estime qu'il y a suffisamment de population dans le Canada central pour justifier un train à très grande vitesse. Même si on n'y trouve pas la densité de population du Japon, on peut se comparer au train à grande vitesse Paris-Lyon en France, où le service est rentable.

En plus de rapprocher les deux extrémités du corridor, Québec et Windsor, nous ajoutons la capitale nationale, Ottawa, aux centres d'attraction que sont les deux villes les plus populeuses du pays, Montréal et Toronto. Le service complet sera donc à la disposition d'environ 13 millions de Canadiens, ou environ la moitié de notre population. C'est à peu près l'équivalent du TGV Paris-Lyon en France, lequel est déjà un succès financier.

Je crois que cette approche fournira à VIA un solide noyau de services à la clientèle, et une bonne base financière à partir de laquelle la Société pourra poursuivre sa pénétration des marchés et diversifier et multiplier ses services à ses différents publics.

Je crois que l'avenir de VIA réside pour une bonne part (mais en aucune façon entièrement) dans le corridor Québec-Windsor, car le transport des voyageurs par chemin de fer est véritablement un moyen de transport de masse, et c'est dans ce corridor que vit justement la masse des utilisateurs potentiels des services ferroviaires.

Vers un système de transport intégré

Ce dont nous avons maintenant besoin, c'est d'établir une priorité nationale pour les chemins de fer voyageurs au Canada. D'après Transports Canada, entre 1969 et 1979 nous avons dépensé plus de 30 milliards de dollars pour l'aménagement et l'amélioration de l'infrastructure de notre réseau routier, jusqu'à ce que ce dernier devienne l'un des meilleurs au monde. Durant cette même période de 10 ans, plus de cinq milliards ont été consacrés à l'aménagement de nouveaux aéroports au Canada et à l'infrastructure complexe que nécessite l'aviation. Et durant cette même décennie, par ailleurs, il n'y a eu pratiquement aucun déboursé en immobilisation pour le rail voyageurs. Il est assurément temps maintenant de se tourner du côté du mode de transport des voyageurs que l'on a négligé et qui peut, quand il aura été modernisé, nous mener économiquement et effectivement au vingt-et-unième siècle, tout en nous ménageant une dépendance minimale aux carburants fossiles, et ce, à un prix qui sera abordable pour la plupart des Canadiens. Voilà pourquoi je parle de la renaissance du transport voyageurs par rail.

Avant de prendre une décision relativement à l'établissement d'une telle priorité nationale, il faut se situer dans le contexte de ce que le minsitre des Transports a appelé un système ferroviaire voyageurs national intégré. Nous devons d'abord mesurer le service aux voyageurs et le rendement du capital national investi que chaque mode de transport peut générer à l'avenir, alors que les conditions que nous devons affronter changent constamment. Comment assurer le meilleur service aux voyageurs? Il nous faut balancer le résultat final par rapport à des considérations d'intérêt national. VIA devra assurément recevoir des contrats du gouvernement pour assurer ces services d'intérêt national au plus bas prix de revient possible. Mais la valeur obtenue pour l'argent investi doit toujours être à l'ordre du jour pour chaque service assuré par VIA, qu'il soit rentable ou déficitaire. Même la valeur reçue

pour l'argent devrait être le mot d'ordre de tout le système voyageurs national intégré, et non seulement du rail voyageurs.

En tant que partie de ce système national intégré, le transport des voyageurs par chemin de fer a besoin d'une nouvelle charte, avec un consensus national. J'entends par là bien plus qu'une simple Loi sur VIA Rail. Il nous faut un changement d'attitude nationale devant les services ferroviaires voyageurs. Nous avons déjà la preuve que le public veut l'amélioration du réseau ferroviaire voyageurs et il souhaite que nous procédions à sa modernisation. Avec la modernisation croîtra le volume de trafic, les chemins de fer devenant de plus en plus concurrentiels par rapport aux autres modes de transport. Notre concurrente la plus redoutable est bien sûr l'automobile particulière qui est toujours le principal mode de transport. Lorsqu'on considère ce qui se fait ailleurs dans le monde, nous voyons des pays qui ont déjà modernisé leurs réseaux ferroviaires voyageurs, certains étant desservis par des trains pouvant rouler à très grande vitesse. Le Canada ne peut pas se permettre de se laisser dépasser davantage. Les services ferroviaires voyageurs ne peuvent sûrement pas être considérés comme une question partisane, étant donné que la majorité des Canadiens sont d'accord qu'ils ont une place dans un Canada moderne et qu'ils doivent être modernisés. La question est de savoir comment et quand cette modernisation doit s'effectuer.

Les trains de voyageurs peuvent encore susciter au Canada un nouveau rêve national. Près de 100 ans passés, le grand chemin de fer vers le Pacifique ouvrit à la fois le pays et le réunit grâce à son ruban d'acier. Dans les années 1980-1990 et jusqu'au vingt-et-unième siècle, les chemins de fer voyageurs peuvent jouer un rôle primordial dans la vie du Canada et contribuer tant à l'établissement d'une meilleure société qu'à la mise en valeur de l'unité nationale.

Je crois vivement que les trains de voyageurs peuvent encore avoir un impact historique sur notre pays. Mais, à mon point de vue, leur développement devra toujours se faire sur une base d'affaires et tenir compte des impératifs du résultat financier final, plutôt qu'à la manière d'un programme social dont on mesure l'efficacité de façon inévitablement plus intangible, plus diffuse. Je respecte les impératifs de l'intérêt national dans la gestion des services ferroviaires voyageurs au Canada. Je crois pourtant que nous en retirerons tous une plus grande satisfaction, si les efforts de VIA s'inspirent aussi de cette mesure traditionnelle que sont les coûts par rapport aux recettes. Nous prendrons de meilleures décisions et offrirons un meilleur service qui sera aussi plus économique. Nos clients seront plus satisfaits. La satisfaction des besoins des clients – et non pas l'exploitation des trains – voilà justement le genre d'affaires qui intéresse VIA.

Des copies supplémentaires de ce dossier sont disponibles au bureau des Affaires Publiques, VIA Rail Canada Inc., Montréal, Canada H3A 2N4

VIA Rail Canada

Transport and Communications

Transports et des communications

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. H. A. Renouf, Chairman;

Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer;

Mr. G. Fortin, Vice President—Corporate Affairs, and Secretary;

Mr. R. G. Guiney, Vice President—Operations

De VIA Rail Canada Inc.:

M. H. A. Renouf, président du conseil;

M. Pierre Franche, président, directeur général;

M. G. Fortin, vice-président aux affaires générales et secrétaire de la société;

M. R. G. Guiney, vice-président à l'exploitation.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
Trente-deuxième législature, 1983-1984

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, May 30, 1984

Le mercredi 30 mai 1984

Issue No. 12

Fascicule nº 12

Twelfth Proceedings on

Douzième fascicule concernant:

Briefs and letters received by the Committee in respect of the inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Mémoires et lettres reçus par le Comité ayant trait à L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

36806—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery—(14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery—(14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A Lussier

Clerk of the Senate

IN ACCORDANCE WITH A MOTION, ADOPTED BY THE COMMITTEE, ON MONDAY, APRIL 22, 1984, THE FOLLOWING DOCUMENTS ARE BEING PRINTED IN THIS ISSUE.

Brief submitted by ANNE ALEXANDRIA, Tsawwassen, British Columbia. (*Appendix 12-A*)

Brief submitted by L. BARNETT, Burnaby, British Columbia. (*Appendix 12-B*)

Brief submitted by CLÉMENT BERNARD, Trois-Rivières, Québec. (*Appendix 12-C*)

Letter submitted by DOUGLAS CALDWELL, Vancouver, British Columbia. (*Appendix 12-D*)

Brief submitted by STANLEY CROW, Don Mills, Ontario. (*Appendix 12-E*)

Brief submitted by GLENN F. CARTWRIGHT, Montréal, Québec. (*Appendix 12-F*)

Letter submitted by M. H. COUPEY, Montréal, Québec. (*Appendix 12-G*)

Brief submitted by GÉRALD R. COVE, Victoria, British Columbia. (*Appendix 12-H*)

Brief submitted by BARBARA H. DURAN, Brockville, Ontario. (*Appendix 12-I*)

Brief submitted by N. E. EMMOTT, Brampton, Ontario. (*Appendix 12-J*)

Brief submitted by R. H. FERAHIAN, Westmount, Québec. (*Appendix 12-K*)

Brief submitted by GILLES FORTIN, Drummondville, Québec. (*Appendix 12-L*)

Brief submitted by GÉRARD FRÉCHETTE, Drummondville, Québec. (*Appendix 12-M*).

Letter submitted by F. FREEMAN, Cambridge, Ontario. (*Appendix 12-N*)

CONFORMÉMENT À LA MOTION ADOPTÉE PAR LE COMITÉ LE LUNDI 22 AVRIL 1984 LES DOCUMENTS SUIVANTS PARAISSENT DANS LE PRÉSENT FASCICULE.

Mémoire présenté par Mme ANNE ALEXANDRIA, Tsawwassen (Colombie-Britannique) (*Appendice 12-A*)

Mémoire présenté par M. L. BARNETT, Burnaby (Colombie-Britannique) (*Appendice 12-B*)

Mémoire présenté par M. CLÉMENT BERNARD, Trois-Rivières (Québec) (*Appendice 12-C*)

Lettre soumise par M. DOUGLAS CALDWELL, Vancouver (Colombie-Britannique) (*Appendice 12-D*)

Mémoire présenté par M. STANLEY CROW, Don Mills (Ontario) (*Appendice 12-E*)

Mémoire présenté par M. GLENN F. CARTWRIGHT, Montréal (Québec) (*Appendice 12-F*)

Lettre soumise par M. M. H. COUPEY, Montréal (Québec) (*Appendice 12-G*)

Mémoire présenté par M. GÉRALD R. COVE, Victoria (Colombie-Britannique) (*Appendice 12-H*)

Mémoire présenté par Mme BARBARA H. DURAN, Brockville (Ontario) (*Appendice 12-I*)

Mémoire présenté par M. N. E. EMMOTT, Brampton (Ontario) (*Appendice 12-J*)

Mémoire présenté par R. H. FERAHIAN, Westmount (Québec) (*Appendice 12-K*)

Mémoire présenté par M. GILLES FORTIN, Drummondville (Québec) (*Appendice 12-L*)

Mémoire présenté par GÉRARD FRÉCHETTE, Drummondville (Québec) (*Appendice 12-M*).

Lettre soumise par M. F. FREEMAN, Cambridge (Ontario) (*Appendice 12-N*)

APPENDIX "12-A"

27 March, 1984

The Standing Committee, Transport & Communications
The Senate — Canada
Ottawa, K1A 0A4

Re: Via Rail, request, M. Léopold Langlois, Chairman

Gentlemen: Although my extensive travels on C.P.R., Southern Pacific and Santa Fe have permitted me to observe passenger train operations, conveniences, connections, et cetera, I am not, necessarily, to be defined as a traditionalist.

I feel a departure from some traditional passenger operations is demanded. If we want (1) full trains, (2) revenue.

The distance, Sudbury — Winnipeg is, pretty well, just rock and moose. For tonnage, for passenger, the track, the route, produces little. James J. Hill had desired to route the Canadian transcon via Sudbury, S.S. Marie, and around the SOUTH of Lake Superior. I feel that his concept should be re-examined.

We might operate, say, a Sudbury — Winnipeg accommodation, but we might do well to consider hitting the 'big' spots, which spots produce revenue. Like: a passenger train has to operate between urban centres. Sudbury — Winnipeg, if separated by, say, 2 subdivisions, with Port Arthur in the middle, might make an ideal situation. The present lay-out, though is less than ideal, more of an ordeal.

Thus, continue, say, a Montreal — Winnipeg, or Regina accommodation, but, operate a Montreal — Toronto — Detroit — Chicago — Twin Cities Winnipeg (or Regina), thence West train. Toronto — Chicago has, already, one joint Amtrak-Via train; the transcon would be a 2nd.

You pass the populated areas. The potential travellers are there. Hardly at Cartier, Schriber, Port Arthur, White Church.... Hardly.

Since, already, Via has extended itself into the international field, it must, itself, be capable to extend itself into my suggestion.

If revenue is something to be desired: get some mail contracts. For part of the run.

I leave it in your capable.

Yours for the best in transport.... the R.R.,

Anne Alexandria
5519 8 a Ave.,
Tsawwassen, V4M 1V2

APPENDICE «12-A»

Le 27 mars 1984

Comité permanent des transports et des communications
Sénat
Ottawa, Canada K1A 0A4

Objet: Demande du président Léopold Langlois au sujet de Via Rail

Messieurs, bien que les longs voyages que j'ai effectués à bord des trains du C.P., de Southern Pacific et de Santa Fe m'aient permis de bien connaître le service voyageurs, les commodités offertes, les correspondances, etc., je ne suis pas pour autant ce que l'on pourrait appeler une personne attachée à la tradition.

Selon moi, il est nécessaire de modifier certains parcours du réseau traditionnel pour faire croître la demande au maximum et rentabiliser les opérations.

Ainsi, le parcours Sudbury — Winnipeg traverse une région sauvage et désolée. Compte tenu du tonnage et du nombre de passagers, ce service n'est pas rentable. James J. Hill voulait faire passer le transcontinental par Sudbury, S.S. Marie et le pourtour de la partie méridionale du lac Supérieur. Je crois que ce projet devrait faire l'objet d'une nouvelle étude.

Nous pourrions, par exemple, assurer la liaison Sudbury —Winnipeg, en prenant soin toutefois de passer par les grands centres, qui représentent un bon marché. Un train de voyageurs doit desservir des centres urbains.

Le parcours Sudbury — Winnipeg serait idéal s'il était séparé, disons, par deux subdivisions, Port Arthur étant au centre. Le parcours actuel est loin d'être idéal et est fastidieux.

On pourrait donc poursuivre l'exploitation de la liaison Montréal — Winnipeg (ou Regina), mais mettre aussi en service un train entre Montréal, Toronto, Detroit, Chicago et Winnipeg (ou Regina), et de là emprunter le réseau de l'Ouest. La liaison Toronto — Chicago est déjà assurée par un train exploité conjointement par Amtrak et Via Rail. Avec le transcontinental, nous aurions un deuxième train.

Vous ne tenez pas compte des zones densément peuplées. Pourtant, c'est là que se trouve votre clientèle. Pas à Cartier, Schriber, Port Arthur ou White Church...

Étant donné que Via exerce déjà son activité à l'extérieur du Canada, il devrait avoir les ressources nécessaires pour mettre sur pied le programme d'expansion que je préconise.

Si vous avez à coeur de réaliser des bénéfices, essayez d'obtenir des contrats pour le transport postal sur une partie du réseau.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Anne Alexandria
5519, 8e avenue a
Tsawwassen V4M 1V2

24 March, 1984

The Clerk, Standing Committee, Transport & Communications
The Senate
Ottawa K1A 0A4

Re Via Rail Canada; request: M. Léopold Langlois, Chairman

Gentlemen: Decidedly democratique of you to request our views, on Via. Thanks.

You specify a submission on paper 22 x 28 cm. I went to an English school, in California. All I know are inches, feet & yards. Maybe, next time, one might give some consideration to the fact that, in North America, we measure thereby. And, equally, 99.5% of our history is measured thereby. Like, C. P. R., Vancouver is 2,881 miles, I believe. D'accord? Oui, je parle français, aussi.

Excessive analysis of the rail industry, from within said industry, distorts the true value of transportation. Although statistiques do not lie, frequently statistians do. And, let us remember: an I.B.M. print-out is, simply statistiques.

A comparison is obligatory. When pricing, or considering a 'loss', say, of a rail operation, compare that so-called 'loss' to other forms of transport. Look over that right-of-way fence. Reiterate: obligatory!

Consider land use, land consumption, fuel per seat mile, nerve energy, lives lost, noise, pollution, blight on neighbourhood. When such are considered, you will find that the RR wins. All the time ON TOP.

But, if you believe that, again, that computer will reveal the 'facts', your belief is decidedly in vain. Sorry about that. Regardless of the salesmen who attempt to convince the world that the computer age wild solve problems, will provide answers.... hog wash. Experience is required. Wisdom is dedicedly a 'must'.

Looking over the right-of-way fence we observe that the Proposed Pickering airport will NOT be constructed. The land which had been proposed for that equalled eighty (80) Stanley Park's. Yes. While 2/3rds of the world starves, one had proposed to construct another monstrosity, just for the galvanized coffen, so that less than 4% of Canada's passenger miles might be run off at a speed approaching that of sound. Big deal! Is there any responsibility, anywhere? Evidently, in the Pickering case, there is. The land goes back to the farmers! Deo Gratias. One for Our Side!

Le 24 mars 1984

Le Greffier
Comité permanent des transports et des communications
Sénat
Ottawa K1A 0A4

Objet: Demande du président Léopold Langlois au sujet de VIA Rail Canada

Messieurs, je vous remercie d'avoir lancé cette invitation fort démocratique pour que nous vous communiquions nos points de vue.

Vous avez précisé que nous devions présenter nos propositions sur du papier de 22 x 28 cm. J'ai fait mes études dans une école de langue anglaise, en Californie. Je ne connais que les pouces, les pieds et les verges. La prochaine fois, on pourrait peut-être tenir compte du fait qu'en Amérique du Nord, nous utilisons les unités de mesure impériales. D'ailleurs, ce système est en usage ici depuis presque toujours. Par exemple, la liaison Vancouver du C.P. s'étend, si je ne m'abuse, sur un parcours de 2881 milles. Vous êtres d'accord avec moi?

Une analyse trop approfondie du transport ferroviaire, faite à l'intérieur même de l'industrie, ne donne pas une juste mesure de l'importance du transport. Les statistiques ne mentent pas, mais souvent les statisticiens le font, eux. Et il faut se rappeler qu'un imprimé d'ordinateur ne contient que des statistiques.

Une comparaison s'impose. Lorsqu'on évalue ou qu'on étudie une perte, disons, au titre d'opérations ferroviaires, il faut comparer les pertes en question à celles d'autres moyens de transport. Nous devons regarder au-delà du domaine du transport ferroviaire. Cela, je le répète, s'impose.

Il faut prendre en considération l'utilisation et la consommation des terrains, le carburant par siège/mille, l'énergie humaine, les vies perdues, le bruit, la pollution, les inconvénients pour les communautés touchées. Cela étant tout bien considéré, vous vous rendrez compte que le train reste le moyen de transport le plus avantageux. À tous les coups.

Mais si vous croyez que l'ordinateur va mettre les «faits» en lumière, vous vous trompez, il n'y a pas de doute, et j'en suis désolée pour vous. N'écoutez pas les vendeurs qui essaient de convaincre le monde que l'avènement de l'ordinateur permettra de résoudre les problèmes et apportera des réponses à tous. Il faut de l'expérience. La sagesse est un atout essentiel.

Regardons ce qui se passe dans les autres secteurs des transports. Le projet d'aéroport de Pickering ne sera pas mis à exécution. La superficie totale du terrain proposé pour son aménagement équivalait à quatre-vingts fois celle du parc Stanley. Exactement. Les deux tiers de la population mondiale meurent de faim, et pendant ce temps on propose la construction d'un aéroport monstrueux, juste pour l'amour de ces damnés avions, de sorte que pas même 4% du trafic de voyageurs au Canada pourrait être effectué à une vitesse proche de celle du son. La belle affaire! Quelqu'un prend-il des responsabilités, quelque part? Évidemment, dans le cas de l'aéroport Pickering, quelqu'un a pris ses responsabilités. Les terrains sont rendus aux cultivateurs, Dieu merci! Un bon point pour nous!

But that is but one case of 'land use'. Take N.Y. City. The 3 airports serving it, if stretched out, into a 30' wide right-of-way (with a fence, please) would provide a double track RR, N.Y. — Chicago. How about that for economique land-use? Or Tulsa? Its area, stretched out for 260 miles, would equal the RR, Lyons-Paris, for le chemin de fer de la très grande vitesse. Land use! You see: when analysed, the RR wins, all the time. And, this in spite of the ignorance and/or silence from RR presidents (actually, just promoted office-boys). Maybe it is less a case of their ignorance, but more of their attitude. Like: do they care about economic, safe, all-weather, pollution-free transport? Do they care? One may possess knowledge, but without the application thereof.... you know the rest.

Fuel: the auto takes 5 times more, per seat mile, than the RR. The truck, 4 times more. The aircraft, 5 — 6 times more. Again, we win with the RR. Then, how do we measure nerve energy? Does that I.B.M. print-out set a value on the lives lost, the property damaged, the neighbourhoods blighted by the 'newer' forms of transport? What do those stupid computers say, anyway?

We come away, now, from Winter. I recall hearing, over my American radio reception. "... blinding snow.... family of 4.... car stalled.... truck rams from rear.... all wiped out...."

"... snow, airports closed; highways impassable...." But, in all that, the RR either continues, or is delayed; or, is the (1) last to cease to operate, and (2) the first to resume.

So, after observing those 'statistique', and WITHOUT THE USE of a computer, or some silly print-out, what do we do?

Construct more airports; build more highways.

Talk about stupidity....

Let's go, now, to within the confines of that right-of-way fence.

Via is over-billed by the two robbers, i.e.: Canadian Pacific Ry, & Canadian National Ry. Those two RRs really stick it to Via. They assume that Via is a pot of gold. "Let's milk it for all it's worth!" has to be their policy. Like: by their fruits we know them. Bandits!

After all those RR companies had received in mineral rights (coal) (gas), in timber, in land, they fail completely to say or indicate a 'thanks'. How does such a policy permit success with them? Just watch. For ignoring the Universal Laws, they will pay. Inevitable. I didn't make the Laws. I just know they work.

If you may doubt my statement that the bandits, C.P., & C.N. over-charge Via for services rendered, compare Amtrak's costs. What does Amtrak pay, per subdivision? What does Via pay per subdivision? If the bandits at C.N., & C.P. had any shame.... if

Mais cela n'est qu'un cas d'utilisation des terrains. Prenons New York. La superficie totale des trois aéroports qui desservent cette ville serait l'équivalent, en voies ferrées de trente pieds de largeur (avec clôture, s'il vous plaît), d'une voie double entre New York et Chicago. Ne serait-ce pas une façon rationnelle d'utiliser les terrains? Prenons maintenant le cas de Tulsa. Sa superficie, répartie sur un parcours de 260 milles, équivaudrait à la liaison Lyon — Paris en TGV. Pour ce qui est de l'utilisation des terrains, le train reste, tout bien considéré, le moyen de transport le plus avantageux, à tous les coups. Et cela, en dépit de l'ignorance ou du manque d'intérêt des présidents des sociétés ferroviaires (qui ne sont en réalité que d'anciens petits commis). Peut-être les torts qu'on leur attribue tiennent-ils moins à leur ignorance qu'à leur attitude. Se soucient-ils d'offrir un service économique, sûr, régulier et non polluant? S'en soucient-ils? On a beau avoir des connaissances, si on ne s'en sert pas... vous savez la suite.

En ce qui concerne le carburant, l'automobile en consomme cinq fois plus par siège/mille que le train. Le camion, quatre fois plus. L'avion, cinq à six fois plus. Encore là, c'est le train qui est le plus avantageux.

Et comment mesure-t-on l'énergie humaine? L'imprimé d'ordinateur attribue-t-il une valeur aux vies perdues, aux biens endommagés, aux communautés lésées par les moyens de transport modernes? Qu'en disent ces stupides ordinateurs?

L'hiver vient de finir. Je me rappelle avoir entendu à un poste de radio américain que pendant une violente tempête de neige qui avait rendu la visibilité nulle, une voiture contenant quatre passagers s'était prise et qu'un camion l'a heurtée par derrière. Cette tragédie a coûté quatre vies.

Parfois, la neige paralyse le transport aérien et oblige à fermer les routes. Le train, par contre, continue à fonctionner ou, au pire, est en retard. Mais il est toujours le dernier à s'arrêter et le premier à repartir.

Ainsi, après avoir pris connaissance des statistiques, et SANS CONSULTER un ordinateur ou un quelconque imprimé, que faisons-nous?

Nous construisons d'autres aéroports et d'autres autoroutes. Quelle absurdité!

Parlons maintenant du transport ferroviaire. VIA se fait exploiter par ces deux voleurs que sont le Canadien Pacifique et le Canadien National. Ces deux compagnies abusent vraiment de VIA. Elles s'imaginent que c'est une mine d'or. Leur politique semble être: «Tirons-en tout ce que nous pouvons». Nous les reconnaissons à leurs actes, ces bandits!

Après tout, le CN et le CP ont eu droit à des concessions minières (du charbon), gazières, forestières et territoriales, mais ils n'ont pas exprimé ni manifesté la moindre gratitude. Comment une telle attitude leur a-t-elle assuré le succès? Attendons un peu. Un jour, ils vont devoir payer le fait d'avoir passé outre aux lois universelles, c'est inévitable. Je n'ai pas fait les lois, mais je sais qu'elles sont efficaces.

Si vous doutez que ces exploiteurs imposent à VIA des coûts exorbitants pour les services qu'ils lui rendent, faites une comparaison avec Amtrak. Que paie Amtrak, par subdivision? Et VIA? Si seulement les bandits du CN et du CP avaient un peu

they had. But, that lik hides behind some corporate image. No one is responsible. Which means all are definitely irresponsible.

I would be ashamed to work for either of those companies. I'd starve first! You bet!

So, if Via's costs come up.... "passenger trains lose money...." in part you will know why.

Remember, much of RR property is taxed. This tax, in part, is passed on to Via. Which is just. Granted. But what is UNJUST is that airport buildings are tax free, the run-ways are on tax-free land. So is the highway. How about demanding that, since 2 forms of transport, all open for publique use, are on TAX-FREE LAND, tha the RR, also open to the public to ship, or travel, be on TAX-FREE LAND? I am merely asking for equality. Nothing more. Equality, & some thought, some cogitation, some consideration. Again, something which an I.B.M. print-out will never do. Let's act like responsible adults. Let's face the facts, in place of hiding, per the practice of RR officials.

Now, out-side of that r.-o.-w. fence: Money. Subsidies to others. Via requires now equipment (letter 292, attached, aludes thereto). Canadair is into the Gov't for $1.2 billion. For what? To subsidize a dying aircraft maker.

It builds a corporate jet? For whom? Let those corporate maggots (yes, I know how to spell) travel like other people. Their importance is over-rated. By corporate maggots, only. If they want distinctive travel, strap 'em (the maggots) to the rear bumper of a bus. Bus 'em to their destination

$1.2 billion.... our funds. For what percentage of the population, when Via, which can transport millions, millions (or billions) of passenger miles REQUIRES those identical funds for that Pullman hi-level equipment.

Like AMTRAK.

Liek: if there are any business people, 'out there', let them read these figures. Let them play with that 'viability' which is of recent date, so frequently branded about.

$1.2 BILLION. Like, man, that's lots of bread!

We need Canadair like we need holes in our heads. But, any head which opts for the allocation of that kind of money, to Canadair, has holes in his corporate cranium. En masse! You better believe it!

How many seat miles would Canadair ever produce with $1.2 billion in comparison to Via having those funds in Pullman, hi-level equipment?

This is a nation, Canada. It consists of people. Not corporate executives. It wasn't executives who built Canadian Pacific. It

de conscience... Mais ils sauvent les apparences. Personne n'est responsable. Ce qui revient à dire que tous sont absolument irresponsables.

J'aurais honte de travailler pour l'une ou l'autre de ces compagnies. Plutôt mourir de faim qu'en être réduite à cela!

Donc, si les coûts de Via augmentent, les trains de voyageurs perdent de l'argent. Vous savez en partie pourquoi.

N'oubliez pas que la plupart des biens des sociétés ferroviaires sont taxés et que Via assume en partie ces taxes. Ce qui est juste, j'en conviens. Mais l'injustice, là-dedans, c'est que les installations aéroportuaires ne sont pas taxées et que les pistes sont aménagées sur des terrains non taxés. Il en va de même pour les autoroutes. Puisque ces deux modes de transport, qui sont accessibles au public, utilisent des terrains non taxés, pourquoi ne pas exiger que le transport par train des personnes et des marchandises soit, lui aussi, soumis à ces mêmes conditions? Je ne demande que l'égalité. C'est tout. L'égalité, plus un peu de réflexion. Chose qu'on ne pourra jamais demander à un imprimé d'ordinateur. Conduisons-nous en adultes responsables. Regardons les choses en face au lieu de nous cacher la réalité comme les patrons des companies ferroviaires.

Et maintenant, abordons les questions financières. Les subventions, c'est pour les autres. Via a besoin de matériel nouveau (voir la lettre nº 292 ci-jointe). Canadair fait appel au gouvernement pour obtenir des fonds de 1,2 milliard de dollars. Pourquoi? Pour subventionner un constructeur d'avions en train de péricliter.

Canadair construit un avion à réaction. Pour qui? Ces larves de patrons, eh bien qu'ils voyagent comme tout le monde! On leur attribue une trop grande importance. Par «on», j'entends les patrons eux-mêmes. S'ils veulent un moyen de transport spécial, qu'on les attache au pare-chocs arrière d'un autobus et qu'on les mène ainsi à leur destination.

1,2 milliard de dollars... l'argent des contribuables. Qui en profitera? Une faible portion de la population, alors que Via, qui peut transporter des millions, voire des milliards, de passagers/mille, demande ces fonds pour faire l'acquisition de matériel Pullman d'excellente qualité.

Comme AMTRAK.

S'il y a, dans votre petit cénacle, des gens qui ont le sens des affaires, faites-leur lire ces chiffres. Faites miroiter à leur yeux cette «viabilité», concept d'origine récente dont on parle énormément.

1,2 milliard de dollars. On peut en faire des choses, avec cela!

Canadair, nous en avons autant besoin que de trous dans nos têtes. Mais quiconque décide d'accorder des fonds aussi considérables à Canadair a des trous dans le crâne. Et beaucoup, vous pouvez me croire!

Combien de sièges/mille Canadair produirait-il avec 1,2 milliard de dollars par rapport à Via, si cette dernière compagnie pouvait obtenir des fonds pour acheter du matériel Pullman d'excellente qualité?

Le Canada est un pays fait de personnes, pas de chefs d'entreprise. Ce ne sont pas les chefs d'entreprise qui ont bâti le

was the name-less thousands, with blisters on their hands, whiskers on their faces, holes in their pants (but NOT their heads), who build it. But what kind of stuff do we witness, now, attempting ('attempting' is the correct word) to run it? Or, should I say, "ruining" it now? You figure it.

You see: if we have any business acumen, we would INVEST $1.2 billion into an efficient producer of transport, in place of putting it on some horse in tomorrow's third .... If we possessed any. Maybe I'm asking for too much. Maybe!

Those four-piece suited, corporate bums will take as much from society, in order to maintain some princesse status. But, like Louis 14.... at the taxpayers' expense. That corporate louse spent 16 (sixteen) times the amount of money that he took in, in tax. No wonder he was "The Sun King." I could be just as 'brilliant' with the taxpayers' funds, too. You bet.

Dump Canadair. Scrap it. We never needed, in the first place.

$1.2 billion is going to procure a lot more seat-miles of transportation invested in Via than wasted in Canadair. In fog, in snow, with reliability, with safety.... We went over all that before.

I'm fed-up with catering to these rich, corporate types. Two-thirds of the world's population starves, and we're gonna build a corporate jet. What a joke. Someone has to be kidding! This is 1984. 40,000 die, daily, because of the lack of food, or bad water. But we're going to ..... gotta be a joke. No one can be serious.

'Uncle' Kruscheve, here in 1959, saw some autos on a 'free'-way, outside of San Francisco. He had enquired, "What is that for?" He had been informed. His reply (in Russian of course), "What a waste!" You see, his country is devoted to efficiency. Within the last 8 — 10 years, it completed its SECOND (2nd) transcon. A friend of a friend made an E. — W. trip over the original. Electrique. Rock ballast. Double track. Russian believes in efficiency, be it in the fabrication of steels, wheels, fishing reels, or transportation. Thus it has opted for rail transport. Detroit & the fly-boys notwithstanding.

Nations outside of North America opt for efficient transport. Regard France, Japan, West Germany, England. We, in North America, are unable to sell our products abroad. Why? Our costs are too high. Our transport is too costly. And, what is transport? How does it relate to production costs, be it of figues, oil rigs or pigs? One dollar in five is spent on transport. Over 80% is, really, wasted on the 'modern' transport, which is over-priced. The truck, the car, the air craft. We insist on these gimmicks. And, our production costs reflect this waste. Thus, who wants 'em?

Canadien Pacifique. C'est une masse anonyme composée de milliers de gens aux mains couvertes d'ampoules, aux fortes moustaches et aux pantalons pleins de trous (pas la tête, cependant). Mais à quel cirque assistons-nous aujourd'hui, en voyant ces gens qui essaient (c'est le mot juste) de faire marcher l'entreprise? ou devrais-je plutôt dire, de la mener à la ruine? Tirez vos propres conclusions.

Si nous avions le moindrement le sens des affaires, nous investirions 1,2 milliard de dollars dans une compagnie efficace au lieu de les risquer dans une entreprise qui est loin d'être sûre. J'en demande peut-être trop. Peut-être...

Ces bandits en complets quatre pièces profiteront le plus possible de la société pour conserver leur statut de prestige. Mais comme Louis XIV, ils le feront aux dépens des contribuables. On dit en effet que ce parasite dépensa l'équivalent de seize fois l'argent qu'il percevait en impôts. Pas étonnant qu'on l'ait appelé le «Roi Soleil». Je pourrais être aussi étincelante que lui avec l'argent des contribuables.

Débarrassez-vous de Canadair. D'ailleurs, nous n'en avons jamais eu besoin.

Avec ces 1,2 milliard de dollars, on obtiendrait beaucoup plus de sièges/mille si on les investissait dans Via que dans Canadair. Dans le brouillard et la neige, le train est un moyen de transport toujours fiable, toujours sûr... J'ai déjà parlé de tout cela.

J'en ai marre d'entretenir ces riches chefs d'entreprise. Les deux tiers de la population mondiale crèvent de faim et nous allons construire un avion à réaction. Une vraie farce. Quelqu'un se moque sûrement de nous. Nous sommes en 1984. Chaque jour, 40 000 personnes meurent à cause de la pénurie de nourriture ou d'eau potable. Et nous allons... Non, je ne peux y croire. C'est une farce.

Ici même, en 1959, Krouchtchev vit quelques voitures sur une autoroute, à l'extérieur de San Francisco. Il demanda: «A quoi cela sert-il?» Une fois informé, il répliqua (en russe, bien entendu): «Quel gaspillage!» Car, voyez-vous, son pays mise sur l'efficacité. Au cours des huit à dix dernières années, la Russie a terminé son deuxième réseau transcontinental. Un de mes amis a fait un voyage d'est en ouest sur le premier. Il est électrique et est muni de wagons à ballast, et la voie est double. L'URSS croit en l'efficacité, qu'il s'agisse de produits en acier, de roues, de moulinets de canne à pêche ou de matériel de transport. Par conséquent, elle a opté pour le transport ferroviaire, faisant passer l'auto et l'avion au second plan.

Les pays hors de l'Amérique du Nord optent pour un transport efficace. Prenons la France, le Japon, l'Allemagne de l'Ouest, l'Angleterre. En Amérique du Nord, nous sommes incapables de vendre nos produits à l'étranger. Pourquoi? Nos coûts sont trop élevés. Le transport nous coûte trop cher. Et le transport, qu'est-ce que cela représente? Comparons les coûts de transport aux coûts de production, qu'il s'agisse de figues, de puits de pétrole ou de porcs. Un dollar sur cinq est consacré au transport. Plus de 80 % de ce montant est affecté au transport soi-disant «moderne», qui coûte un prix exorbitant. Le camion, l'auto, l'avion, nous leur accordons beaucoup d'importance. Et nos coûts de production reflètent ce gaspillage. Alors, qui en veut?

And, why have we fallen into this? Regard the 1948 Snell report, to the U.S. Senate. Observe the workings of the 'influence'. Jean Luc Pepin, par example: he has interest in Voyageur Bus. Thus, why did he hate Via Rail?

Do I have to spell it out?

The C.T.C. is rotten with fly boys. Absolutely putrid with 'em. So, if we have no respectable rail system, you should, now, know why.

What to do? Well, from the foregoing, you know what to correct. But in operating passenger trains remember: there is no service unless the line has a train every 12 hours. Every twenty-fours is decidedly inconvenient. You like to board, or disembark at, say 11:30 P.M., or 3:30 A.M.? Arrivals or departures, between the hours of 9:30 P.M. to, say, 7:30 A.M. are decidedly inconvenient. Rail transport MUST be convenient.

If you are going to put on a Vancouver - Jasper - Edmonton, et cetera service, run a short train EVERY 12 hours. The C.N. got so damn cheap, it used to run one 20 car abortion, just once a day. They'd get hung-up at a station plateforme: train too long; required to be stopped once for coach passengers, moved ahead, stopped again, for First Class Passengers. I rode "The Chief". AT & SF passenger officials would laugh at such 'freight' train (1) consists, & (2) handling. Really! The "Chief", in those days, was an 8-car movement. But then, the road was proud of its product. That thing 'care'. No IBM computers, then. Just an interest, a desire, an objective in mind. And, the guts to see that it worked, that it fullfilled a designed purpose.

And it did!

And, "The Chief" ran with steam, without radio contact, without CTC. Which is a way of saying, "Technologie be hanged". Desire, objective, guts is demanded. Technologie is, merely, a toy.

Yours, for the best in transportation, the passenger train,

Anne Alexandria
5519 - 8 A Avenue
Tsawwassen, S. Delta
British Colombia V4M 1V2

25 March, 1984

President
Canadian National Railroad
Box 8100
Montreal

Cher Monsieur:

Since your Company is mentioned in letter 310, to The Senate — Canada, I believe that, in all justice, you should be provided with a copy thereof. Thus, attached. . .

Comment en sommes-nous venus là? Prenons le rapport Snell de 1948 au Sénat américain et observons les jeux d'influence. Jean-Luc Pepin, par exemple, a des intérêts dans Autobus Voyageur. Pourquoi voit-il Via Rail d'un si mauvais oeil?

Je crois que cela se passe d'explications.

La Commission canadienne des transports a été littéralement envahie par les partisans de l'avion. Alors, si nous n'avons pas de réseau ferroviaire respectable, vous devez maintenant savoir pourquoi.

Que faire? Vous pouvez tirer de ce qui précède les conclusions nécessaires pour remédier à la situation. Mais en ce qui concerne les trains de voyageurs, rappelez-vous bien ceci: pour offrir un bon service, il faut qu'il y ait un train toutes les douze heures. Un train toutes les vingt-quatre heures, c'est décidément insuffisant. Cela vous plaît-il de prendre le train ou d'arriver à votre destination à 23 h 30 ou à 3 h 30 du matin? Ce n'est vraiment pas commode de partir ou d'arriver entre 21 h 30 et 7 h 30. Le transport ferroviaire doit être pratique.

Si vous voulez inaugurer une liaison entre Vancouver, Jasper et Edmonton, etc., assurez le service d'un petit train toutes les douze heures. Le service du CN est devenu tellement mauvais que la compagnie en est venue à mettre en service un bout de train de 20 voitures, seulement une fois par jour. Il passait un temps fou en gare. De plus, il était trop long; il fallait s'arrêter pour les passagers des coach, puis le train repartait et s'arrêtait de nouveau pour les voyageurs de première classe. J'ai pris le «Chef». Les représentants du service voyageurs d'AT & SF riraient de ce train de marchandises. C'est vrai. À l'époque, le «Chef» comptait huit voitures. Mais alors, on était fier du train. Il y avait un souci de qualité dans ce temps-là. Il n'y avait pas d'ordinateurs. Juste de l'intérêt, le désir d'atteindre un but. Et la volonté de fournir un bon service, de répondre à un objectif précis.

Et cela réussissait!

Qui plus est, le «Chef» fonctionnait à la vapeur, sans contact radio, sans C.C.T. Ce qui revient à dire que la technologie ne sert à rien. Ce qu'il faut, c'est de la volonté, du courage. La technologie n'est qu'une invention amusante.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Anne Alexandria
5519, 8e avenue A
Tsawwassen, S. Delta
Colombie-Britannique V4M 1V2

Le 25 mars 1984

Président
Chemins de fer nationaux du Canada
C.P. 8100
Montréal

Monsieur, puisqu'il est fait mention du CN dans la lettre no 310 au Sénat, je crois qu'en toute justice vous devriez en obtenir une copie. Vous en trouverez donc un exemplaire ci-joint.

I have called the C.N.R. a bandit, in this letter. And, I make no excuses.

Granted, prior to your tenure as The Presidente, some of these evils had been perpetrated against Via Rail Canada. Nevertheless, under your observations, such an injustice continues.

The seriousness of the matter, again, is contained in my submission to the Senate. It is The Senate which has requested.. "witnesses to appear. . ." ". . .individuals. . .organizations. . written submission. . .Via Rail. . ."

The former President of your Corporation had made a statement of the progress Canadian National had made to combat inflation. He had statistiques which reflected that the average charge, per tonne-mile was something like ¼¢, or something. Or, it was 3¢/tonne/mile. Whatever. What he desired to say was that it was cheap to ship by rail.

What he had omitted to mention was that the RR, now, handles mostly low-rated commodities. Gravel. Coal. Sulphur. Potasium. Wood chips. The rail industry has lost the high-rated commodities, those which might move for, say, 5¢ per tonne mile, or 8¢, or whatever.

Like, there was a time that a steam locomotive, moving 48 cars, with a 5-man crew, made money for the Company. 67% of the cars (average) were loaded. Some roads, even, had statistiques showing 80% load-factor. But, I doubt greately with the much-tooted 'unit trains', that you can approach a 67% load factor.

I mention this to show that the RRs, granted, have changed. They have lost traffic. Good traffic. But really, did they fight for equal treatment? I mention this in the attached, re land tax.

I feel strongly that too little had been said, by the industry, to protest to 'modern technologie', which means, as applied to truck, the air craft, the automobile, a wastefull form. Wasteful in fuel, land use, lives, nerve energy. . .et cetera. The RRs just sat back, and 'let it all happen'. Rather gutless, when compared to the efforts of Van Horne, or Harriman, or James J. Hill, or Barstow Strong, or Ash, or. . .Just gutless.

Then, in the loss, with a drop in revenue, chopping came to management's view. The regard at the passenger train revealed a 'loss'; thus, chop. Forgetting, all the while, just what the 'other guys got' from all levels of government, to promote the air craft, the highway, forgetting (& this is a moral issue applicable to some Western Roads), what the government had given in timber rights, coal rights, land grants. Forgotten, also, the 1912 agreement between the Cdn. Nor. Pac RR & the Gov't. of B.C.. .to operate, daily, passenger train, Jasper — Esquimalt, or Victoria. Evidently an agreement is applicable only between gentlemen. Others are exempt. Evidently!

Dans cette lettre, j'ai traité le CN de bandit. Et je n'ai pas l'intention de me rétracter.

Je dois reconnaître qu'avant votre nomination au poste de président, certaines injustices avaient déjà été commises contre Via Rail. Elles continuent néanmoins d'être perpétrées sous votre direction.

J'ai bien insisté sur la gravité de la situation dans la lettre que j'ai fait parvenir au Sénat. C'est le Sénat qui a demandé que des témoins soient entendus, que des particuliers et des organisations présentent des rapports écrits sur Via Rail.

L'ancien président du CN avait fait une déclaration sur les mesures que la compagnie avait prises pour lutter contre l'inflation. Il avait fourni des statistiques indiquant que le coût moyen par tonne/mille s'élevait à ¼ de cent environ. Ou à 3 cents. Enfin, peu importe. Bref, ce qu'il voulait dire, c'est que le transport des marchandises par train est bon marché.

Ce qu'il a omis de mentionner, c'est qu'aujourd'hui le train sert surtout au transport de marchandises qui en rapportent pas beaucoup. Le gravier, le charbon, le soufre, la potasse, les copeaux de bois. Le train ne transporte plus de marchandises qui rapportent beaucoup, dont les coûts de transport atteignent, disons, 5 ou 8 cents la tonne/mille, ou je ne sais trop.

Il fut une époque où l'exploitation d'une locomotive à vapeur tirant 48 wagons par une équipe de 5 hommes était rentable pour la compagnie. Soixante-sept pour cent des wagons en moyenne étaient pleins. Sur certains circuits, le pourcentage atteignait même 80%. Mais je doute fort qu'avec les «trains unitaires» que l'on a tant vantés, vous puissiez approcher de 67%.

Si je vous dis cela, c'est pour montrer que les trains ont changé. Le transport de marchandises payantes a diminué. Mais ce sont-ils vraiment battus pour obtenir un traitement égal? J'aborde cette question dans le document ci-joint, à propos des impôts fonciers.

J'ai la très nette impression que l'industrie ferroviaire n'a pas fait grand-chose pour protester contre la technologie moderne, ce qui, dans le cas du camion, de l'avion et de l'automobile, est du gaspillage. Gaspillage de carburant, de terrains, de vies, d'énergie humaine, etc. Les sociétés ferroviaires se sont bornées à assister passivement à tout cela. Ce qui témoigne d'un manque de volonté flagrant quand on pense à Van Horne, Harriman, James J. Hill, Barstow Strong, Ash, etc. Oui, ce manque de volonté est flagrant.

Face à cette situation, et en raison de la chute de leurs bénéfices, les dirigeants ont opté pour une réduction de leurs services. Ils ont brièvement examiné la situation des trains de voyageurs, ont vu qu'il y avait eu des pertes et ont donc sabré dans ces programmes. En oubliant ce que les autres obtenaient de tous les niveaux de gouvernement pour promouvoir le transport aérien, l'aménagement d'autoroutes, etc. En oubliant aussi (et cela est une question morale qui s'applique à certains réseaux de l'Ouest canadien) ce que le gouvernement avait octroyé sous forme de concessions forestières, minières et territoriales. En oubliant, enfin, l'accord de 1912 entre le Canadian Northern Pacific et le gouvernement de la Colombie-Britannique concernant la mise en service quotidienne d'un train de voyageurs entre Jasper et Esquimalt ou Victoria. Bien

Yours for the best in transport. . .the railroad.

25 mars, 1984

President
Canadian Pacific Railway
Windsor Station
Montreal

Sir

Since, in the attached to The Senate — Canada, I have referred to the two Canadian rail carriers as bandits, and robbers, I feel that, to your face, (a manner of speech), that I should present my claim. And, in no way do I change my claim.

You, and/or your Company has over-looked, has ignored certain features, certain social obligations. Reason: just to make that all-mighty buck. Such, I regret, is inexcusable. Decidedly can not go by the board!

Via has certain difficulties. Granted, Jean Luc Pepin's ignorance merely compunded the situation. But, with his interest (financial) in a bus company, what might one expect? But you, with your over-charging Via for services rendered . . .

How do you rationalize that? You, directly thereby, attempt to over-price rail passenger transportation. You want to eliminate the passenger train. Which is of great advantage in the moving of people. Greater than the auto, than the aluminum garbage can.

Like: what is Canadian Pacific, anyway? Pierre Burton's biography thereof is one thing. Van Horne, himself, was one thing. But today, what is it? Has it forgotten its social obligations, to Canada? Which gave it coal? Which gave it oil? Which gave it timber? Which gave it endless tracts of land? How short the memory of some!

You might question my qualifications in the rail industry. Then, I am going to fill you in.

My father worked for the C.P.R., E & W of Chapleau, when some of the original rail was, still, in place. He, as a paying passenger, went over Rogers Pass. (Myself, I walked over Rogers — Glacier.) In Sudbury, he knew the agent, Mr. Coleman, the brother of Dalton C. Coleman. I doubt that I have to explain that. I have been 'fed' the rail industry for years, from many, many sources. I dabble (at the least), in the economiques of transport. The RRs have yet to achieve their full potential in train frequency, or commodities. But, with the huge grants (this time) to highways, airports, & canals . . . you should know the rest.

entendu, un accord ne vaut qu'entre messieurs. Les autres en sont exclus, bien entendu.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le 25 mars 1984

Président
Canadien Pacifique
Gare Windsor
Montréal

Monsieur,

Étant donné que dans la lettre ci-jointe, que j'ai envoyée au Sénat, j'ai traité le CP et le CN de bandits et de voleurs, j'estime nécessaire de vous faire part directement, si je puis dire, de mes réclamations. Et je n'ai pas l'intention de changer d'avis.

Vous, ou votre compagnie, avez fait abstraction de certaines réalités et de certaines obligations sociales. Tout cela, pour l'amour de l'argent. Ce que, je regrette d'avoir à le dire, n'est pas une excuse.

Via Rail éprouve des difficultés. D'accord, l'ignorance de Jean-Luc Pepin ne fait qu'aggraver la situation. Et comme il détient des intérêts dans une entreprise de transport par autobus, on ne peut pas en attendre grand-chose. Mais vous, qui imposez à Via Rail des prix prohibitifs pour les services que le CP lui rend. . .

Comment justifiez-vous cette attitude? Ce faisant, vous essayez purement et simplement de majorer les tarifs du transport des passagers. Vous voulez éliminer les trains de voyageurs. Or, le train est un moyen de transport très avantageux, plus que l'auto en tout cas.

De toute façon, le Canadien Pacifique, qu'est-ce que c'est? Pierre Burton en a fait une biographie impressionnante. Van Horne lui-même était quelqu'un. Mais aujourd'hui, qu'est-ce que c'est? Le CP a-t-il oublié ses obligations sociales envers le Canada qui lui a donné du charbon, du pétrole et du bois d'œuvre? Et qui lui a donné de vastes étendues de terres? Il y a des gens qui ont la mémoire bien courte!

Peut-être vous demandez-vous ce que je sais de l'industrie ferroviaire. Je vais répondre à votre question.

Mon père a travaillé pour le CP, à l'est et à l'ouest de Chapleau, à une époque où une partie du chemin de fer d'origine existait encore. Il a pris le train jusqu'à la passe de Rogers. (Je me suis moi-même rendu au Glacier.) A Sudbury, il connaissait un certain Coleman, frère de Dalton C. Coleman. Inutile de vous dire de qui il s'agit. J'ai vécu dans un environnement ferroviaire pendant des années, grâce à de très nombreuses personnes. Je m'intéresse (c'est le moins que je puisse dire) aux aspects économiques du transport. Les compagnies ferroviaires n'ont pas encore réalisé leur potentiel en ce qui concerne la fréquence des trains ou les commodités. Mais avec les énormes subventions qu'on accorde pour la construction d'autoroutes, d'aéroports et de canaux . . . vous savez sûrement la suite.

Yet, the letter, in no way, permits a RR to ignore the socio-economique aspect of the nation. Like (again) over-billing Via Rail Canada. No way. My contention is STILL the same. You are bandits. And, Amtrak will (has) established your nefarious pratices.

I hope that you might soon, look into these over-priced bills you submit to Via Rail, with a view to submitting just charges.

Yours for the best in transport . . . RR

encl

To my Advisors, readers, retired RR employees, historians, economists!

The odd question may arise: what is "The Chief", The AT & SF operated the Scout, the Grand Canyon Limited, the California Limited, the Chief, the Super Chief, & El Capitan, Chicago to L.A. I wish I could be specifique. I suspect that a limited ran off the 2,200 miles in about 65 hours (it was a 3-night deal). The Chief did it in about 52. It was extra fare ($10). If the movement were late, the passenger got a partial, or full refund for the company's having failed to meet the 'below limited time'.

I attempted to rapp, and hard, this present, and much-tooted "technical age". And, be assurred, I will so continue. We have an ilk with us which, to make up for its lack of objective, for its lack of desire (burned-out), for its lack of plain, old-fashioned 'guts', wants to have everything accomplished (except the dishes) by either the computer, its print-out, or automation-technologie. Then, with the time saved, one can watch more TV.

Well, "The Chief" (which was either carded as Train 17, or 19), ran with some technologie. Like: in 1935, the standard, all Pullman train was airconditioned. The equipment was less than 9 years old. The locomotive, in the flat country, weighed more than famous 2860, which tips the scale at 366,000 POUNDS (mind you). I would imagine the 3400 series, used by the Santa Fe, Chi — La Junta, tipped said balancing mechanism around 380,000 — 402,000. Some may question: what is with these weights. I don't understand what it is all about. OK, 374 is about 122,000 pounds. Does that help? Or, take the weight, divide by 115 pounds, and you will come up with the horsepower. On a modern machine. 347, I regret, is hardly 'modern'. (Sorry about that, 374).

There was a place (modern technologists, please note), Dodge City — La Junta, where the difference, for the 202 miles, is 1,500 feet. (Note, North American meaningfull measurements). Trains east or west ran off those miles in identical time. I think that the average for all of 'em was in excess of 75. This, with steam, with solid bearings.

Chicago — Pittsburgh, right now, with roller bearings and diesels takes longer than Pennsylvania, with steam, and solid bearings. Someone want technologie? What it proves is that

Quels que soient vos impératifs financiers, vous ne devez pas perdre de vue les intérêts socio-économiques du pays. Vous ne pouvez donc pas vous permettre, je le répète, d'exploiter Via Rail. Ma position n'a pas changé. Vous êtes des bandits.

J'espère que vous allez sous peu étudier cette question et que vous allez imposer à Via Rail des coûts raisonnables.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs,

p.j.

À l'attention des conseillers, des lecteurs, des employés des chemins de fer à la retraite, des historiens et des économistes.

Peut-être posera-t-on un jour cette question inattendue: «Le Chef, qu'est-ce que c'est? La compagnie AT & SF exploitait *The Scout, The Grand Canyon Limited, The California Limited, The Chief, The Super Chief* et *El Capitan*, de Chicago à Los Angeles. J'aimerais pouvoir donner des détails. Je pense qu'un train de Limited parcourait 2200 milles en 65 heures environ (cela représentait un voyage de trois jours et trois nuits). Le Chef franchissait cette distance en 52 heures environ, moyennant un supplément de 10 $. Si le train arrivait en retard, les voyageurs obtenaient un remboursement partiel ou complet, car la compagnie n'avait pas rempli son engagement de respecter le délai prévu.

J'ai essayé ici de dénoncer cette «ère de la technologie» dont on a tant parlé. Et j'entends bien continuer à le faire. Il y a des gens qui, parce qu'ils n'ont pas de but dans la vie, qu'ils sont blasés et qu'ils manquent de cran, veulent tout confier (sauf la corvée de la vaisselle) à un ordinateur. Le temps qu'ils ont gagné, ils le passent ensuite devant la télévision.

Eh bien, le Chef (que l'on identifiait comme le train 17 ou 19) était pourvu de matériel passablement perfectionné. En 1935, par exemple, le train Pullman ordinaire était climatisé et son matériel avait moins de neuf ans. Dans la plaine, la locomotive était plus lourde que le célèbre 2860, qui atteignait les 366 000 livres (impressionnant, n'est-ce pas?). J'estime que la série 3400, utilisée par Santa Fe entre Chicago et La Junta, faisait dans les 380 000 à 402 000 livres. Peut-être dira-t-on: quelle importance cela peut-il avoir? Je n'entends rien à cela. Voici: le 374 pèse environ 122 000 livres. Cela vous éclaire-t-il? Ou encore, prenez le poids, divisez-le par 115 livres et vous obtiendrez le nombre de chevaux-vapeur d'une machine moderne. Je regrette de dire que le 347 est difficilement qualifiable de «moderne». (Sans rancune.)

Les technologues d'aujourd'hui devront noter qu'il y a un endroit — la ligne Dodge City — La Junta — où la différence pour les 202 milles de parcours était de 1500 pieds. (Ce sont des mesures représentatives en Amérique du Nord.) Les trains de l'est ou de l'ouest parcouraient cette distance dans le même temps. Je crois que la moyenne pour l'ensemble dépassait 75. Et cela, avec la vapeur et des coussinets solides.

Aujourd'hui, parcourir la distance entre Chicago et Pittsburgh, avec des roulements à rouleaux et des moteurs diesel, prend plus de temps qu'à bord du Pennsylvania, avec de

there is scarcely anyone 'out there' with the guts to do a good job. And, this starts RIGHT AT THE TOP. I kid you naught. All I do is calls 'em as I sees 'em.

North America is on the skids. What we had to be proud of, say, 1937, has vanished. In 1983, drug abuse costs U.S. industry $16 billion. Like: who is going anywhere? Or, better (and more to the point): does it matter? Let's just change channells. If it were that simple.

We, in North America, have been left a herritage. Amid such a herritage, our rail network. Circa 1950, we had 224,000 miles of it, in the U.S.A. Now? I doubt that one counts 180,000. We have permitted the super sales people ram freeways, airports, trucks, and "THE CAR" (oh, bless "that car") down our environmental throat.

Our herritage is ignored, or forgotten, and, thus, trampled upon bu such as Transport Canada, as, even (would you believe) Canadian Pacific, and Canadian National. The latter, so bent upon realizing that buck, push all other values aside. If, even, they might accept the word 'value'. It takes some dining car steward to heat, after hours, a baby's bottle (on his 'off' hours), before people perceive tht there is some 'heart' in the industry. The corporate bums, those 5-piece suits bandits, have an ability, and ONLY, to read and to comprehend the annual report. Funny thing, though: the needs of people NEVER show up on those much-valued annual reports. And, their 'religion' filters down. Like, a high moral starts at the top, not via the office boy, or the section hand.

Another point: my father's connection, with the Canadian Pacific. He had, only, worked for the company, for 9 years. His train service experience showed to him link and pin couplings. Breaking, on tonnage, meant 'decorating'. The hogger blew for brakes, and one decorated the top of the cars. One hopped that all the house cars were together. The top of the swaying house car, at 18 m.p.h., in –28 F is hardly a fun-place. Eventually, he bid in, and got a position as the head shack on Train 1, and Train 2. This was an air brake deal, with interior brass, oil lamps, and stoves at the end of the cars. He knows because, among things like hitting the cinders at some meets (some, only), those brass lamps and those car stoves were his responsibility.

And, he had automatique couplers, which certainly were easy on the fingers, compared to that link-and-pin stuff.

Even after he left the Company's service, he still knew, and without a time table in his pocket, when the trains passed Sudbury. He travelled WITHOUT a timetable. Tell him, just once, that a Ottawa departure was 10:25K, and it was in his head. Even on a new road, he ignored timetables. He knew that a subdivision was about 4½ hours. So, from here to . . . is____ subdivisions, I suppose . . . . . Railroading was, simply, something bred into him.

Then I contrast him to the gutlessness of some so-called RR officers, today, I wonder what he might say. I suspect he would be completely speechless.

la vapeur et des coussinets solides. Qui parle de technologie? Ce que tout cela prouve, c'est qu'il n'y a à peu près personnes qui ait le courage de faire du bon travail. À commencer par la haute direction. Je suis très sérieux. Je dis les choses telles qu'elles sont.

L'Amérique du Nord va vers la déroute. Tout ce qui faisait notre fierté, disons en 1937, a disparu. En 1983, les abus engendrés par les drogues coûtent 16 milliards de dollars à l'industrie américaine. Où allons-nous? Ou mieux: cela a-t-il de l'importance? Contentons-nous de changer de canal. Si c'était aussi simple que cela.

Nous, qui vivons en Amérique du Nord, avons reçu un héritage. Le coeur de cet héritage, c'est notre réseau ferroviaire. Vers 1950, nous avions un réseau de 224 000 milles aux États-Unis. Et aujourd'hui? Je doute que ce chiffre atteigne 180 000 milles. Nous avons laissé les grands maîtres de la commercialisation faire des autoroutes, des aéroports, des camions et des voitures (bénies soient-elles!).

Notre héritage est ignoré ou oublié et, ainsi, Transports Canada et (le croirait-on?) le Canadien Pacifique et le Canadien National empiètent dessus. Le CN, qui n'a d'autre but que de faire de l'argent, nie toutes les autres valeurs. Si seulement il admettait l'importance du mot «valeur». Il faut qu'un garçon du wagon-restaurant fasse chauffer un biberon après ses heures de travail pour qu'on se rende compte qu'il y a tout de même des gens bien intentionnés. Les bandits de la compagnie, qui arborent d'élégants complets, sont tout justes capables de lire et de comprendre le rapport annuel. Assez curieusement, il n'est jamais question des besoins des gens dans ces précieux rapports annuels. Et leur «religion» est transmise aux employés. Les grandes idées doivent venir de la direction, pas des employés qui occupent des postes subalternes.

Autre point: les liens de mon père avec le Canadien Pacifique. Mon père a travaillé pour cette entreprise pendant neuf ans. Son expérience du service ferroviaire lui a permis de se familiariser avec les accouplements à chaînons et par cheville. Il a fini par décrocher un meilleur poste sur les trains 1 et 2. Il y avait des freins à air, avec du laiton à l'intérieur, des lampes à l'huile et des poêles à l'extrémité des wagons.

Et il avait des attelages automatiques, qui faisaient certainement moins mal aux doigts que les accouplements à chaînons et par cheville.

Même après qu'il eut quitté la compagnie, il savait, sans même consulter un horaire, quand le train passerait à Sudbury. Il voyageait sans horaire. Il suffisait de lui dire une fois que le train d'Ottawa partait à 10 h 25, et il ne l'oubliait pas. Même sur les nouvelles lignes, il n'avait pas besoin d'horaire. Il savait qu'une subdivision, cela représentait environ quatre heures et demie. Alors, d'ici à . . ., il y a subdivisions, je suppose . . . Le transport ferroviaire pour lui, c'était comme une seconde nature.

Quand je le compare à certains prétendus représentants des services ferroviaires totalement dépourvus de dynamisme, je me

This, I think, covers, pretty well, some of the touched-upon items, in the foregoing. This was investigated by R. G.'s mentioning that The Senate . . .

We had decided on a one-pager. I was certain it could be done, too. On one page. A dream!

I like the industry; anytime I travel, and an RR goes there, I take it. I have put in over 90,000 miles of RR travel. And, most of it behind steam. And, on time. And, in heated equipment. Which makes it appear that the diesel just can't haul the trains that the steam did, in winter. Or, that we should have electric heated passenger equipment. Again, like Amtrak's Pullman, bi-levels. H.E.P. they call it.

But, I am rather hesitant to employ RR terms, anymore. Presidents are all to frequently just promoted accountants, or lawyers. Knowing little of RR basiques (I like that), they care even less. Somehow, there is a factor between (1) to know, and (2) care.

Example: once Donald Gordon asked a rear end train man, "A lot of people ask me questions about the RR. Some have asked, 'bridges are dangerous; they are subject to being washed out. Why don't you fill' em in?' What's your answer?" Need I give you the C.N. trainman's reply? I got this first hand, from that very trainman.

Another point (almost omitted). Who is D. C. Coleman? In 1915, he was the superintendent at Revelstoke. He still had one more season in which to combat the snow on Rogers. That was 1915. Since 1938 - 1948 he was, still, with the Canadian Pacific. This period, saw him in Montreal. As the President.

25 mars, 1984

M. Pierre Franche,
President, Via Rail Canada
Montreal

Salute!

I attached letters # 310, 312, 313 & 314. These cover the Senate's request for views on your operation.

I have something to say to you. And, you had better sit for what I have to lay before your observation. I have, in fact, a few things.

My son, in January, requested space, Vancouver-Montreal-Senneterre. Date departure, 10 May. In January, for that May departure, going, all he could obtain was an upper. I re-iterate, an upper. Returning, Mtl - Van, a roomette. Which he wanted, in both directions.

demande ce qu'il en penserait. J'ai l'impression qu'il ne pourrait pas prononcer une parole.

Je crois que cela couvre assez bien certains des sujets abordés dans ce qui précède. La question a été lancée par R.G., mentionnant que le Sénat . . .

Nous avions décidé de nous limiter à une page. J'étais persuadé de pouvoir y arriver. Une page. Quelle illusion!

J'aime l'industrie ferroviaire. Chaque fois que j'ai à faire un voyage et que le train se rend à ma destination, je le prends. J'ai parcouru plus de 90 000 milles en train. Et cette distance, je l'ai presque toute parcourue en trains à vapeur. Et j'arrivais à l'heure. Et dans des wagons chauffés. Ce qui me donne à penser que le diesel n'offre pas les avantages de la vapeur, en hiver. Ou que nous devrions avoir du matériel électrique. Des Pullman à deux étages d'Amtrak, par exemple.

J'hésite un peu à employer des termes ferroviaires, car trop souvent, les présidents ne sont que d'anciens comptables ou avocats. Ils ne connaissent pas grand-chose au transport ferroviaire, et ils s'y intéressent encore moins. Il y a une marge entre connaître une chose et s'y intéresser.

Voici un exemple: un jour, Donald Gordon a dit à un agent de train: «Des tas de gens me posent des questions. Certains m'ont dit que les ponts sont dangereux et qu'ils peuvent être arrachés. Alors, m'ont-ils demandé, pourquoi ne pas combler les fossés? Qu'en pensez-vous?» Est-il nécessaire que je vous donne la réponse de l'agent de train du CN? Cette anecdote m'a été contée personnellement par l'agent de train lui-même.

Autre point (que j'allais oublier): qui est D.C. Coleman? En 1915, il était surintendant à Revelstoke. Il allait devoir passer une autre saison à combattre la neige dans la passe de Rogers. C'était en 1915. Vers 1938 - 1948, il était encore à l'emploi du Canadien Pacifique. A cette époque, il était à Montréal. Il était devenu président.

Le 25 mars 1984

M. Pierre Franche
Président
VIA Rail Canada
Montréal

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint les lettres n°s 310, 312, 313 et 314. Elles font suite à l'invitation que le Sénat nous a lancée dans le but de connaître nos points de vue sur l'exploitation des services de VIA Rail.

J'ai quelque chose à vous dire. Et je vous saurais gré de prêter à mes propos une oreille attentive. J'ai, en effet, quelques points de vue à exprimer.

En janvier dernier, mon fils a retenu une place dans le train Vancouver — Montréal — Senneterre pour le 10 mai. En janvier, tout ce qu'il a pu obtenir pour l'aller, c'est une couchette du haut. J'ai bien dit, une couchette du haut. Pour le retour, entre Montréal et Vancouver, il a eu droit à une chambrette. En fait, c'est ce qu'il voulait pour l'aller et le retour.

Does this say anything, to you, about the demand for rail transport? Had you, ever, known of a thing called, "a section". No, not in a Pullman. A section is a part of a train. Like, once the Santa Fe, in the height of its Chi-L.A. travel season, was obliged to operate 8 sections (trains) on one day, of the "California Limited". Had you ever considered a Second Train 2, from Vancouver? Or, a Third Section of Train Two. Ever? Do you understand? Moi, je me demande. Vraiment!

That's just the first point, or instruction I have for you. The 2nd is this.

On frequent, previous instances, I had written letters demanding a better regard of government bodies, I had written to ignorant editors . . . all in support of improved rail passenger service. I had sent copies to you. I had expected, in reply, "Thanks. Glad to see the support."

Absolute silence, from you. I mentioned this to my mother, who has seen the inside of a lot more passenger cars than you will EVER see. Bar none! Her reply, on your silence.

"Maybe he just picks up his cheque; he may not be interested in trains!"

What I attach, to the Senate is what, in FACT, you, yourself should put out in support of RR. Should be. That is, if you had any background with the industry, or cared. Just in case, to bring home a point, I requote: knowledge of a subject, frequently leads to a care for that subject (interest, endeavour). Frequently. And, by knowledge, I mean more than, merely, parroting some damnable print-out, of some stupid computer.

I am (just in case the foregoing fails to so indicate) very disappointed with you, as a so-called President of Via. Very. I have yet to see a statement, in the press, by you, to indicate that you have anything to offer the industry. And, by 'anything', I mean a real, personal interest.

Truly,

encl

19 mars, 1984

Honourable Lloyd Axworthy, M.P., Liberal, Winnipeg
Minister of Transport; Government of Canada
Parliament Buildings
Ottawa, K1A 0A6

Salute!

Re (1) design, (2) test, and (3) build New Equipment, Via Rail I hope that this matter will be given some very serious consideration.

Like: why attempt to re-invent the wheel?

Cela vous donne-t-il une idée de la demande dont le transport ferroviaire fait l'objet? Savez-vous seulement ce qu'est une section? Non, pas dans un Pullman. Une section, c'est une partie de train. Autrefois, le Santa Fe fut obligé, dans le plus fort de la saison, de mettre en service le même jour huit sections (ou trains) du California Limited sur la ligne Chicago — Los Angeles. Avez-vous déjà envisagé de mettre en service un deuxième train 2 à partir de Vancouver? Ou encore une troisième section du train 2? Comprenez-vous où je veux en venir?

Voilà pour la première observation que j'avais à vous faire. Et maintenant, voici la seconde.

Souvent, dans le passé, j'ai envoyé des lettres pour exiger que les organismes publics s'intéressent davantage au transport ferroviaire. J'avais écrit à des rédacteurs non informés . . . en faveur d'une amélioration du service voyageurs. Je vous avais fait parvenir des copies de mes lettres. Je m'attendais à recevoir une réponse disant: «Merci. Nous apprécions l'appui que vous nous accordez».

Mais vous n'avez pas donné signe de vie. J'ai dit cela à ma mère, qui a vu beaucoup plus de wagons-voyageurs que vous n'aurez jamais l'occasion d'en voir. Savez-vous ce qu'elle a pensé de votre silence?

«Peut-être qu'il ne travaille que pour toucher son chèque de paye, a-t-elle dit. Les trains ne l'intéressent peut-être pas!»

Les documents ci-joints, que je fais parvenir au Sénat, portent sur les mesures que vous devriez prendre vous-même pour promouvoir le service ferrovaire. Dans la mesure, naturellement, où vous avez déjà une certaine expérience du domaine ou un intérêt pour la question. Je me permets, en passant, de citer ceci, histoire de soulever un point qui vous touche: quand on connaît un sujet, on finit souvent par s'y intéresser. Souvent. Et «connaître», ce n'est pas seulement se contenter de débiter bêtement un message d'ordinateur.

Au cas où vous ne vous en seriez pas rendu compte, je suis très mécontent de ce que vous faites en votre qualité de président de Via. Oui, très mécontent. J'espère encore lire dans les journaux une déclaration de vous qui prouvera que vous êtes disposé à offrir quelque chose. Et par «quelque chose», j'entends un intérêt personnel bien réel.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

p.j.

Le 19 mars 1984

L'Honorable LLoyd Axworthy, député libéral, Winnipeg
Ministre des Transports, gouvernement du Canada
Édifice du Parlement
Ottawa K1A 0A6

Objet: Conception, essai et fabrication de matériel nouveau pour Via Rail

Monsieur le Ministre,

J'espère que l'on accordera beaucoup d'attention à la question que je vous soumets. Pourquoi essayer de réinventer la

I feel that this design, test, and build is precisely that.

Amtrak has 283 Superliners in service. Right now. I have ridden them. Statistiques are available on their initial cost, and their operating abilities.

Let us not throw away taxpayers' funds on the foolishness to re-invent bi-level RR cars. They, and ALREADY, exist.

Simply go to Pullman Standard, and re-order. It is just that simple.

Yours very truly,

P.S. Maybe some will argue . . . "But we want CANADIAN equipment. We want to give the contracts . . ." Hog wash! Again, at the taxpayers' expense. The United States has turned out excellent products. Let's admit: we are situated in North America, the Americans do turn out good products. So our dollar approaches the 79¢ level. So what? Even with a lousy 79¢ Canadian dollar, we will save on that (1) design, (2) test, and (3) build. Let the Yanks do it. They know how. They do it well.

It's about time that the small Canadian mind commenced to realize that there is quite a Nation to the south. Industrally it does possess a know-how is RR car construction. Canada is just too blinking small. The population of N.Y. State, alone, exceeds the whole population of Canada. Let's get with it, this is a two-bit country which, because it watches U.S. television, thinks that it is really big time.

With taxpayers' dollars, anyone could be a big designer, tester and constructor of 'new', 'advanced' RR equipment.

Look at the bearings in the LRC equipment. That is a Canadian thing.

Let's go U.S. Save taxpayers' funds, and, to boot, get good equipment!

No, I didn't vote for the Whitehouse's present resident. Never did. But: wish I could!

roue? Je crois qu'avec ce projet de conception, d'essai et de fabrication de matériel, c'est exactement ce que l'on fait.

Amtrak exploite actuellement 283 trains Superliner. J'ai voyagé à bord de ces trains. Il existe des statistiques sur leur coût initial et sur leurs possibilités d'exploitation.

Ne gaspillons pas l'argent des contribuables pour financer ce projet absurde de construction de wagons à deux étages, alors qu'il y en a déjà.

Pourquoi ne pas tout simplement acheter des Pullman ordinaires? C'est aussi simple que cela.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

N.B. Peut-être certains objecteront-ils ceci: «Nous voulons du matériel canadien. Nous voulons octroyer nous-mêmes les contrats.» C'est de la folie! Car cela se fera encore une fois au détriment des contribuables. Les Américains fabriquent d'excellents produits. Regardons les choses en face: nous vivons en Amérique du Nord et les Américains font réellement de bons produits. Notre dollar ne vaut guère que 79 cents américains, mais qu'importe? Même avec un taux de change aussi défavorable, nous allons épargner sur les coûts de conception, d'essai et de construction. Laissons cela aux Américains. Ils connaissent leur affaire et ils font du bon travail.

Il est grand temps que les Canadiens se rendent compte que nos voisins du Sud ont des ressources exceptionnelles. Du point de vue industriel, les Américains sont passés maîtres dans la fabrication des wagons. Le Canada est tout simplement trop petit. À elle seule, la population de l'État de New York dépasse celle de l'ensemble du Canada. Rendons-nous à l'évidence: nous ne sommes que 26 millions d'habitants au Canada et, parce que nous regardons la télévision américaine, nous nous imaginons que nous sommes puissants.

Avec l'argent des contribuables, n'importe qui pourrait concevoir, éprouver et fabriquer du matériel ferroviaire nouveau et perfectionné.

Regardez les coussinets du matériel LRD. Cela, c'est canadien.

Achetons le matériel américain. Épargnons l'argent des contribuables et procurons-nous du matériel de qualité.

Bien sûr, je n'ai pas voté pour le président Reagan. Je n'ai jamais participé aux élections américaines, mais j'aimerais le faire!

APPENDIX "12-B"

March 24, 1984

TO: The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

ATTENTION: Honourable Leopold Langlois,
Chairman

BRIEF SUBMITTED BY: L. Barnett
4792 Neville Street
Burnaby, British Columbia
V5J 2H3

BRIEF:

During the past 17 months I have travelled by train from Vancouver to Quebec City, Montreal and return to Vancouver and just last month from Vancouver to Calgary. I am more than pleased, in fact each time I travel I notice improvements in the service. While the fares are reasonable I feel sleeping car space is very over priced.

In my opinion western schedules need to be re-organized. Example; in order to go to Edmonton from Vancouver, one is forced to take a bus or stay overnight in Calgary. Rail liner service should continue to the downtown Edmonton station rather than south Edmonton and there is no rail connection with the westbound Canadian at Calgary from Edmonton. In order to go to Saskatoon from Vancouver or Calgary, a day long wait is required in Regina.

The new planned rail service from Winnipeg to Edmonton via C.N.R. should continue to Vancouver. Eastbound and westbound schedules should connect with the Canadian at Winnipeg. The train from Montreal to St. John, N.B. should be re-instated. Prior to its removal it was well patronized. It most certainly appears the Government is trying to discourage rail service by inconvenient schedules and poor connections and equipment. VIA should divorce itself completely from the railways and operate similarly to Amtrak.

Contracts should be arranged with C.N. and C.P. for operation on their rails not charged Carte-Blanc as is done now. There must be some accountability.

I understand to clean a sleeping car can run from $600. —$900. This is charged by C.N. (heresay) This is scandalous. It could be cleaned for much less.

All operating staff and personnel associated with rail passenger service should be VIA employees.

APPENDICE «12-B»

le 24 mars 1984

À: Le Greffier
Le Comité permanent des
Transports
et des Communications
Le Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

À L'ATTENTION DE: L'honorable Léopold Langlois,
Président

MÉMOIRE SOUMIS PAR: L. Barnett
4792 Neville Street
Burnaby, British Columbia
V5J 2H3

MÉMOIRE:

Au cours des derniers 17 mois j'ai voyagé en train de Vancouver à Québec, Montréal et retour à Vancouver et justement le mois dernier de Vancouver à Calgary. Je suis plus que content car chaque fois que je voyage, je remarque des améliorations au service. Bien que les prix soient raisonnables, je trouve que les voitures lits sont trop dispendieuses, vu leur espace limité.

D'après moi, les horaires de l'ouest ont besoin d'être réorganisés. Par exemple, pour aller d'Edmonton à Vancouver, on doit prendre un autobus ou passer la nuit à Calgary. Le service d'autorail devrait continuer jusqu'à la gare du centre-ville d'Edmonton plutôt que jusqu'à celle d'Edmonton-Sud et il n'y a aucune correspondance ferroviaire avec le Canadien se dirigeant vers l'Ouest d'Edmonton à Calgary. Pour aller à Saskatoon de Vancouver ou de Calgary, on doit attendre une longue journée à Regina.

Le nouveau service ferroviaire de Winnipeg à Edmonton via le CN devrait continuer jusqu'à Vancouver. Les horaires à destination de l'Est et de l'Ouest devraient correspondre avec le Canadien à Winnipeg. Le train de Montréal à Saint-Jean, N.-B., devrait être rétabli. Il était très populaire avant d'être discontinué. Il semble certainement que le gouvernement tente de décourager le service ferroviaire avec des horaires mal choisis, des correspondances et un équipement médiocres. VIA devrait se détacher complètement des services ferroviaires et être dirigé comme Amtrak.

Des contrats devraient être signés avec CN et CP pour l'usage de leurs voies ferrées au lieu du système actuel de carte blanche. Il faut être comptable.

Je crois comprendre que le coût du nettoyage d'une voiture lits peut être de $600 à $900. Ceci est le prix du CN (ouï-dire). C'est un scandale. Elle pourrait être nettoyée à meilleur marché.

Tout le personnel d'exploitation et le personnel associé au service de passager rail devraient être des employés de VIA.

New rolling stock is in order. Most countries in the world have improved and continue to improve their rail service, yet Canada lets her's decline.

Unfortunately the Government is tending toward deregulation. It has led to poor air service in the U.S.A., bankrupt airlines, and lowering of employee wages. I hope this will not happen in Canada. In fact, I feel it should be more regulated in order to put VIA in a more competitive situation.

Canada is known world wide for its scenery. It is unfortunate only a small part can be seen by train. Visitors from around the world will be coming to Vancouver for Expo '86 the "Transportation Exhibition", yet we do not have a modern and efficient rail service to match the exhibition theme and tourists are very restricted to where they can travel by rail in our country.

Respectfully,

L. Barnett

Il est temps de renouveller le matériel roulant. La plupart des pays du monde ont amélioré et continuent d'améliorer leur service ferroviaire mais le Canada laisse décliner le sien.

Malheureusement le gouvernement se dirige vers la déréglementation. Elle a entraîné un service aérien médiocre aux États-Unis, des lignes aériennes en faillite et des baisses de salaire pour les employés. J'espère que cela n'arrivera pas au Canada. En fait, je crois qu'il devrait avoir plus de réglementation afin de placer VIA dans une position plus compétitive.

Le Canada est connu dans le monde entier pour son paysage. Il est malheureux que l'on en voit qu'une petite partie en train. Des visiteurs du monde entier viendront à Vancouver pour l'Expo '86, «l'Exposition des Transports», et pourtant nous n'avons pas un service ferroviaire moderne et efficace qui puisse correspondre au thème de l'exposition et les voyages par train sont très limités pour les touristes dans notre pays.

Respectueusement

L. Barnett

APPENDIX "12-C"

Trois-Rivières-Ouest, March 18, 1984

The Clerk and the Chairman
Standing Committee on Transportation and Communication
The Senate

Gentlemen:

Following are a few comments regarding the passenger service between Three Rivers and Montreal.

I use the service on a weekly basis. VIA's major problem seems to be in meeting established schedules, for two reasons:

1. Lack of planning concerning the number of coaches and passengers.
2. Improper functionning of network signals.

Since the majority of passengers board the train at Windsor Station and at Trois-Rivières, transit time could be shortened by passing East of Montreal over existing CN lines to join the CP line near Épiphanie. In my opinion, this step would greatly increase the number of passengers.

Thank you for your consideration.

Clement Bernard
375 Des Prés
Trois-Rivières-Ouest.

APPENDICE «12-C»

Trois-Rivières-Ouest, le 18 mars 1984

M. Le Greffier et M. le président
Comité permanent des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa, K1A 0A4

Messieurs,

Il me fait plaisir de vous transmettre mes commentaires sur le service de transport de voyageurs entre Trois-Rivières et Montréal.

Je suis utilisateur hebdomadaire.

Le problème important pour VIA semble être la difficulté de respecter l'horaire établi pour deux causes:

1: Manque de planification sur le nombre de wagons et de voyageurs
2: Mauvais fonctionnement des signaux du réseau.

Vû que la majorité des passagers embarquent à la gare Windsor et à Trois-Rivières, il y aurait lieu de réduire le temps du trajet en passant par l'Est de Montréal où les lignes du CN existent déjà et de rejoindre la ligne du CP aux environs de l'Épiphanie. A mon avis cette mesure augmenterait beaucoup le nombre de voyageurs.

Je vous remercie de votre considération,

Clément Bernard, c.a.
375 Des Prés
Trois-Rivières-Ouest
G9A 5P4

APPENDIX "12-D"

19 March 1984

505-2320 W 40th
Vancouver B.C.
Tel: 604-266-1838

The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
The Senate
Ottawa
K1A 0A4

Dear Sir:

I would like to submit this brief to your Committee.

When I came to Vancouver in 1967 there were 4 Trains per day out of Vancouver to the east, as well as a connection to Seattle and points south.

We are now down to 1 train a day, and not at a very convenient schedule either.

I would like to see that in future VIA Rail has the same type of contract to operate under as Amtrak, so a measure of control can be maintained over costs and operations.

I would like to see all routes operate with a minimum schedule of one train every 12 hours, as this would mean that the intermediate stops such as Kamloops, Revelstoke get at least one train at a convenient hour.

Labour should be encouraged to treat long runs as a ship, one week on, one off.

The post office should be encouraged to make good use of the trains. A letter from Vancouver to Kamloops takes 3 to 4 days to arrive. During that time 4 trains have passed through.

The links to Amtrak here should be restored, again on a minimum of 12 hours, although I would suggest that three trains each way per day be instituted in a joint operation with Amtrak prior to Expo 86. The schedule should be 3½ hours as was the case in the 60's.

Via could also provide parcel and courier service.

The trains should be modern, but operational. Amtrak operates at 90 miles per hour or more with conventional modern equipment. On good track the same speeds are feasible here.

As Canada has built up a good export in Rail expertise there is no reason not to capitalise further by being able to provide modern passenger vehicles suitable for use elsewhere in the world.

The recent accidents on the highways in snow and ice highlight the need to have a reliable alternate to the highways.

APPENDICE «12-D»

Le 19 mars 1984

505-2320 W 40th
Vancouver, C.-B.
Tél: (604) 266-1838

Le greffier
Comité permanent des transports
et des communications
Sénat
Ottawa
K1A 0A4

Monsieur,

J'aimerais présenter ce mémoire au comité.

Quand je suis arrivé à Vancouver en 1967, il y avait 4 trains par jour pour l'est, et une correspondance pour Seattle et le sud.

Il n'y en a plus qu'un, ce à une heure pas très commode.

J'aimerais que Via Rail opère sous le même régime contractuel que Amtrak, afin de permettre un certain contrôle sur les coûts et les services.

J'aimerais qu'il y ait au moins un train toutes les 12 heures sur toutes les lignes, de manière à ce que les arrêts intermédiaires comme Kamloops et Revelstoke voient passer au moins un train à une heure commode.

Il faudrait inciter les syndicats à traiter les longs voyages comme dans la marine: une semaine à bord, une semaine à terre.

Il faudrait inciter les Postes à faire un bon usage du train. Une lettre met 3 ou 4 jours pour se rendre de Vancouver à Kamloops. Il y a quatre trains qui sont passés pendant ce temps.

Il faudrait rétablir les services de liaison avec Amtrak, avec là aussi des trains au moins toutes les 12 heures, bien que je recommande de mettre en service trois trains par jour dans les deux sens avec Amtrak avant l'Expo 1986. Il devrait y avoir des trains à 3 heures et demie d'intervalle, comme dans les années 1960.

Via pourrait également offrir un service de colis et de messageries.

Il faudrait des trains modernes, mais opérationnels. Amtrak fait le transport à 90 milles à l'heure ou plus avec un matériel moderne courant. Avec de bonnes voies, les mêmes vitesses doivent être possibles ici.

Vu que le Canada a développé un bon savoir-faire dans les exportations ferroviaires, il n'y a aucune raison de ne pas l'exploiter en se mettant en mesure de fournir des trains de passagers modernes qui puissent être utilisés ailleurs dans le monde.

Les récents accidents causés par la neige et la glace sur les grands-routes font ressortir le besoin d'avoir un autre mode de transport fiable.

Indeed an electrification of Canada's Railways would not only return 1% of the investment, but would reduce freight costs by up to 40%. In future years this would allow for the movement of people and freight around the country independent of fossil fuels.

Yours Truly

Douglas Caldwell

Le fait est que l'électrification des chemins de fer canadiens rapporterait du 17% sur l'investissement, mais aussi rendrait le transport des marchandises jusqu'à 40% moins cher. Elle permettrait de transporter gens et marchandises à travers le pays sans dépendre de combustibles fossiles.

Votre dévoué

Douglas Caldwell

APPENDIX "12-E"

To: Standing Committee on Transport and Communications

From: Stanley Crow
402,
35, Wynford Htd. Cr.
Don Mills, Ont.
M3C 1K9

Re: Via Rail Canada Inc

Preamble:

Canada with its vast distances and proportionately small population presents great difficulties for its National Rail Passenger Service. Competition particularly from Air and Automobile Services compound the problem nevertheless for National Security and Special Benefits to Youth, Elderly & Disadvantaged such Rail service is vital as well as for goods and services.

Discussion:

Debt Structure: Should be so controlled that Crown Corporation can compete with present and future not past.

Transcontinental Service: Same arrangements should apply as with CP-CN Telecommunications. There should be at least one train a day of chart. Combination fares for sleeping and day travel should be expanded. Settlement of the Crow's Nest should ease these problems. Combination deals for Youth and Elderly should be expanded as time and other transport are not so vital for them.

Advertising: Particularly foreign should be increased as many foreigners have exhausted European and other travel. Special emphasis on scenic travel. Japanese have the money and they love the Rockies.

Updating & Maintaining Equipment: Amtrack cannot necessarily be followed but it is a good model. High speed trains are only good for short distances in Canada. Reliable, clean, reasonable service is what potential customers want.

Other than Transcontinental Services: Difficult, more combined Bus, Car, Air Services needed. Surveys should be conducted re: secondary routes with search for pledged support if service provided.

Subsidies: Will possibly never be eliminated. Should be geared to such essentials as upgrading stock, modernizing track and promoting combination offers.

APPENDICE «12-E»

A: Comité permanent des transports et communications

De: Stanley Crow
402,
35, cr Wynford Hts.
Don Mills (Ontario)
M3C 1K9

Objet: VIA Rail Canada Inc.

Préambule:

Le Canada, avec ses vastes espaces et sa population réduite, présente de grands défis au service ferroviaire national de transport de voyageurs. La concurrence, particulièrement celle des services aériens et des véhicules automobiles, aggrave le problème. Néanmoins, pour des raisons de sécurité nationale et à cause des divers services et des avantages spéciaux qu'il procure dans le domaine du transport des marchandises et aux jeunes, aux personnes âgées et défavorisées, le service ferroviaire est vital.

Discussion:

Structure de la dette: devrait être contrôlée de telle sorte que les corporations de la Couronne puissent être concurrentielles dans les temps présent et futur, et non en rapport avec le passé.

Le service transcontinental: On devrait appliquer les mêmes réglementations que dans le domaine des télécommunications du CP et du CN. On devrait mettre au moins un train par jour en service. Voir tableau. Les tarifs combinés pour le voyage de jour et le voyage de nuit devraient être élargis. Le règlement du problème du Nid-du-Corbeau devrait contribuer à remédier à cette situation. Les tarifs spéciaux pour les jeunes et les personnes âgées devraient être élargis, car pour eux le train est plus vital que le facteur temps et les autres moyens de transport.

Publicité: particulièrement à l'étranger, car beaucoup d'étrangers ont déjà visité l'Europe et le reste du monde, et seraient prêts maintenant à visiter le Canada. Favoriser plus spécialement les voyages panoramiques. Les Japonais ont de l'argent et ils adorent les Rocheuses.

Modernisation et entretien de l'équipement: Il n'est peut-être pas possible d'imiter Amtrak mais on peut s'en inspirer. Au Canada, les trains à grande vitesse ne sont utiles que sur des trajets courts. Un service fiable, propre, à prix raisonnable: voilà ce que désirent les clients potentiels.

Services autres que le service transcontinental: difficile. Nécessité de combiner davantage les services d'autobus, de véhicules automobiles et les services aériens. On devrait étudier la possibilité d'établir des trajets sur des routes secondaires par des enquêtes afin de déterminer le potentiel de clients avant d'offrir un tel service.

Subventions: ne seront probablement jamais éliminées. Devraient être consacrées à des activités essentielles, notamment l'amélioration du matériel, la modernisation des voies ferrées et la promotion d'offres combinées.

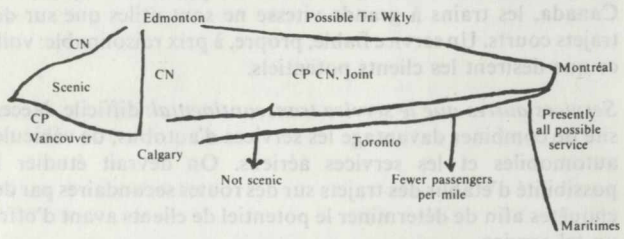
Summary and Other Suggestions:

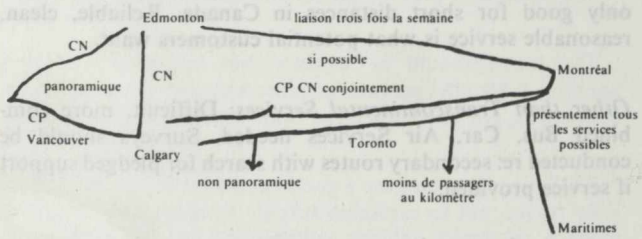
1. Combined CP-CN-VIA Rail Service where possible.
2. Combination with Bus, Car, Air.
   Cf. Montreal-Winnipeg Train
   Winnipeg-Calgary Air
   Calgary-Vancouver Alternate routes
3. Season tickets. Holiday Specials. Special Group Rates.
4. Most important that sleeping and day service be combined. Previously many more would have travelled by train if sleeping accommodation had not been so expensive.
5. Meal and snack services need to be greatly improved. Tenders for caterers might help.
6. Advertising needs to be pin-pointed.
7. Secondary routes need constant evaluation, rating and substitution where necessary.
8. Provision should be sought for alternate service where Rail Services discontinued.

20/3/84 Signature

Résumé et autres suggestions:

1. Service combiné CP-CN-VIA Rail lorsque possible.
2. Association avec les services d'autobus, de véhicules automobiles et les services aériens.
   Ex.: Montréal-Winnipeg — train
   Winnipeg-Calgary — avion
   Calgary-Vancouver — divers parcours possibles
3. Billets de saison. Spéciaux des Fêtes. Tarifs spéciaux de groupes.
4. Extrêmement important: combiner le service de voyage de nuit à celui de voyage de jour. Un nombre bien plus élevé de personnes aurait voyagé par train jusqu'à présent si les places en voiture-lit avaient coûté moins cher.
5. Les services de repas et de casse-croûte ont grandement besoin d'être améliorés. Le système d'appels d'offres pour obtenir des fournisseurs en alimentation pourrait y contribuer.
6. La publicité doit être orientée avec précision.
7. Les itinéraires secondaires et leurs tarifs doivent être réévalués régulièrement et modifiés s'il ya lieu.
8. Il faudrait offrir un autre service lorsque le service ferroviaire est interrompu.
9. Échanges avec les services ferroviaires européens et américains.





APPENDIX "12-F"

6 April, 1984

Centre for Teaching and Learning Services
Replacing the Centre for Learning and Development and the Instructional Development Service Project
Postal address: 815 Sherbrooke Street West,
Montreal, PQ, Canada H3A 2K6

The Clerk,
The Standing Committee on Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ont. K1A 0A4

Dear Sir,

Concerning the Brief I submitted to you with my letter of March 30th, 1984, I am writing to advise that I would be pleased to present the brief in person, should that be the wish of the committee.

Sincerely,

Glen F. Cartwright, Ph.D.
Associate Professor

March 30th, 1984

Centre for Teaching and Learning Services
Replacing the Centre for Learning and Development and the Instructional Development Service Project
Postal address: 815 Sherbrooke Street West,
Montreal, PQ, Canada H3A 2K6

The Clerk,
The Standing Committee on Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ont. K1A 0A4

Dear Sir,

I am pleased to submit the enclosed brief to the Standing Committee on Transport and Communications.

If the Committee requires any further information, I would be most pleased to respond. This brief represents my personal views and is not to be considered as a submission on behalf of McGill University.

Sincerely,

Glen F. Cartwright, Ph.D
Associate Professor

APPENDICE «12-F»

6 avril 1984

Le secrétaire
Comité permanent des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Monsieur,

La présente est pour vous aviser qu'il me ferait plaisir de me présenter devant le Comité, si celui-ci devait en manifester le désir, pour discuter du mémoire que j'ai envoyé avec ma lettre du 30 mars 1984.

Je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

Glenn F. Cartwright, Ph.D.
Maître de conférences

30 mars 1984

Le secrétaire
Comité permanent des transports et des communications
Le Sénat
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Monsieur,

J'ai l'honneur de déposer le mémoire ci-joint devant le Comité permanent du Transport et des Communications, et je me tiens entièrement à la disposition de votre organisme pour tout renseignement supplémentaire.

Ce mémoire représente un point de vue personnel et ne doit en aucune façon être considéré comme l'opinion de l'université McGill.

Je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer mes salutations distinguées,

Glenn F. Cartwright, Ph.D.
Maître de conférences

Brief to the

Senate Standing Committee on Transport and Communications

by

Glen F. Cartwright, Ph.D.

McGill University

This committee is hearing evidence about the level and quality of service provided to Canadians by VIA Rail Canada, Inc. It should be pointed out that, of necessity, much of the evidence the committee hears will be anecdotal in nature. Such anecdotal testimony is often the kind that gets dismissed by large corporations such as VIA Rail because of its alleged unreliability. I would urge the committee, however, to remember that such evidence can create a coherent picture of rail travel service in Canada if it is found to be consistent. The committee should also be aware that the average Canadian has little or no access to the statistics of VIA Rail—citizens have no access to the statistics on system-wide on-time arrival, for example. For this reason, anecdotal evidence is all that many participants can give the committee, and it is my hope that it will be studied seriously.

The causes of VIA's poor performance are not as evident as the effects. The impact on the travelling public has been poor performance, reduced service, elimination of service, cutbacks, insufficient new equipment, inability to handle peak-period loads, and a general concentration on the Quebec-Windsor corridor, often to the exclusion of other parts of Canada. The travelling public, who has often been forced to compromise trading service reduction for what VIA calls "improved service" often finds that the service reduction was just the "edge of the wedge" in introducing further service reductions.

One example of this was the elimination of food service cars on the Montreal-Ottawa trains by CN some years ago. Bar-lounge cars replaced full dining cars. These bar-lounge cars have now been phased out in favor of meals served by coach attendants at the passenger's seat. While VIA originally introduced this concept with the LRC train with one attendant per coach, this has now been reduced on many trains to one attendant per two coaches — one staff member to serve approximately 160 seats. This level of service is just the "bare bones" level and one has to wonder if food service will not be phased out altogether. Certainly many VIA employees fear this to be the case. On the transcontinental train the Canadian, employees freely express their belief that all dining service will be removed by 1985. It is worth noting here that, compared to VIA, AMTRAK provides a significantly better level of food service from its Amdinette cars, and does so with fewer crew (depending on train length) while permitting passengers the freedom to stroll to the meal service car.

While on the subject of the LRC (Light, Rapid, Comfortable) train, it is noted that these train sets have never achieved their

Mémoire présenté au

Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications

par

Glenn F. Cartwright, Ph.D.,

de l'Université McGill.

A propos de la qualité du service offert par Via Rail Canada Inc., le comité entendra un bon nombre de témoignages qui auront forcément une saveur anecdotique. Cela se comprend fort bien étant donné que le Canadien moyen n'a pas accès aux statistiques de Via Rail, comme celles du système de contrôle des heures d'arrivée des trains par exemple. Malheureusement, toutefois, les grandes entreprises ont tendance à n'attacher aucune importance à de tels témoignages anecdotiques sous prétexte qu'ils sont dépourvus de valeur scientifique. Voilà pourquoi je supplie le comité de se rappeler que c'est uniquement à partir de ces témoignages qu'il pourra se faire une idée exacte de la valeur du service que Via offre à ses clients voyageurs. Je l'invite donc à étudier sérieusement chacun des témoignages qu'il entendra car beaucoup de participants n'auront rien d'autre que des anecdotes à raconter.

Les causes de la mauvaise performance de Via sont moins évidentes que ses conséquences. Le public reproche à la société, entre autres: son inefficacité, les réductions et l'élimination de service, les coupures, l'insuffisance de son équipement neuf, son incapacité de faire face aux périodes de pointe et la concentration du service dans le corridor Québec-Windsor au détriment des autres régions du pays, bien souvent. Le public voyageur, qui a souvent été forcé de faire des concessions en troquant une réduction de service contre ce que Via appelle une amélioration, a souvent l'impression que ce n'était qu'une façon subtile pour la société d'introduire de nouvelles coupures de service.

L'élimination des voitures-restaurants dans les trains du CN entre Montréal et Ottawa, il y a quelques années, illustre bien ce fait. On a remplacé ces voitures-restaurants par des voitures-bars qui sont, à leur tour, abandonnée aujourd'hui au profit du service au siège du passager. Encore là, quand Via a introduit ce service, c'était uniquement pour le train LRC avec un serveur par voiture; il est aujourd'hui étendu à plusieurs autres trains et réduit à un serveur par deux voitures, soit une seule personne pour servir près de 160 passagers. Nous en sommes rendus à l'os dans les coupures de service à ce niveau-là, et nous sommes à nous demander si la prochaine étape ne sera pas la suppression pure et simple du service de repas dans les trains. Beaucoup d'employés de Via craignent fort que ce soit le cas: ceux du transcontinental ne se cachent pas pour dire que le service repas sera complètement aboli en 1985 au plus tard. Il vaut la peine de remarquer que, comparativement à Via, AMTRAK offre un service de repas nettement supérieur dans ses voitures Amdinette et ce, avec un personnel de service moins nombreux (compte tenu de la longueur du train), tout en accordant aux voyageurs la possibilité de se déplacer jusqu'à la voiture-restaurant.

Parlant du train LRC (léger, rapide et confortable), je ferai remarquer qu'il n'a jamais rempli ses promesses, que ce soit pour

potential, either in terms of speed, passenger service, or comfort. The standard joke among passengers forced to endure the LRC is that one out of three isn't bad: it is light. It is neither comfortable, nor rapid, running on virtually the same schedule as the Turbo which had been slowed in its later years. Seats in the LRC cannot be to be turned, half of them permanently face backwards much to the annoyance of passengers. Club cars as such do not exist. For a first class fare (VIA refuses to call it first class, and rightly so—it is not first class: they call it VIA 1) one is given a mediocre dinner and a glass of wine. The VIA 1 seat is the same — uncomfortable and with a 50% likelihood of facing backwards. General service on VIA's club cars has deteriorated in recent yeas. It has now come to the point that many passengers refuse to pay $27 for a tray meal on the Montreal-Toronto train if they find they must ride in an LRC. In the standard Club Galley cars, one at least had a first class seat for the price *and* a meal.

The LRC has had trouble with its banking system — to the point where it was no longer functional. One story report concerned a passenger who was severely scalded when the attendant dropped a gallon jug of steaming coffee on him when the banking system caused the train to lurch. The passenger allegedly had to be put off the train and hospitalized.

Other stories concerning the lack of crew training, and the malfunctioning wheel bearings are well known.

It should be said that the LRC would be a pleasant train were its interior appointments improved. Seats should always face forwards. Never mind that VIA doesn't want to turn the train around. The fact is they have to do this most of the time anyway because only in rare instances does the LRC operate with a locomotive at each end (the 3:45 p.m. between Montreal and Toronto being a case in point) to enable it to reverse direction on reaching its terminal. Club cars should be just that with first class seats for first class fares. Lounge space should be provided and food service upgraded. The airline concept of food served at one's seat is not a good one on longer train journeys.

Transcontinental Service

There is essentially only one transcontinental train now —trains 1 and 2 — the Canadian between Montreal, Toronto, and Vancouver. The Canadian used to be a glorious train, a train of shimmering stainless steel, good food, and impeccable service. In the days the CPR ran it, it covered the 2,883 mile distance from Montreal to Vancouver in 71 hours 45 minutes, or just under three days.

Alas, the train is no more. Leaving Central station in Montreal recently, the train was dirty, its public address system inoperative (as it has been for years) its stainless steel equipment diluted with older, less reliable cars, its great dining car missing, no Dayniter car, and no mention of the train on the timetable board at Dorval — the train being shown not as number 1 to

la vitesse, le service aux usagers ou le confort. La blague classique parmi les voyageurs obligés d'endurer le LRC, c'est qu'il répond à au moins une de ses caractéristiques: il est léger, car il n'est ni confortable, ni rapide, roulant pratiquement à la même vitesse que le Turbo qui a pourtant connu un ralentissement au cours de ses dernières années. Les sièges du LRC sont fixes et la moitié d'entre eux font face à l'arrière au grand dam des voyageurs. Quant aux voitures-Club comme telles, il n'en n'existe pas. Pour un tarif de première classe (que Via refuse, avec raison, d'appeler ainsi, préférant parler de Via 1), on a droit à un médiocre souper accompagné d'un verre de vin. Les sièges du Via 1), on a droit à un médiocre souper accompagné d'un verre de vin. Les sièges du Via 1 n'ont rien de spécial avec une probabilité de 50 pour cent qu'ils soient tournés vers l'arrière. Le service général des voitures-Club de Via s'est détérioré au cours de ces dernières années, au point où beaucoup de voyageurs refusent de payer 27 dollars pour un repas sur la ligne Montréal-Toronto s'il apprennent qu'ils devront effectuer le trajet dans un LRC. Dans les voitures-Club Galley ordinaires, on a au moins droit à un siège de première classe ET à un repas pour le prix.

Le LRC éprouve aussi des difficultés avec son système de marche en pousse au point qu'on l'avait retiré du service. On rapporte qu'uin passager a dû quitter le train pour se faire hospitaliser parce qu'un serveur l'aurait gravement ébouillanté en échappant sur lui une cafetière d'un gallon de café bouillant. Tout cela parce que le système de marche en pouse avait obligé le train à faire une embardée.

On sait tout ce qui se dit sur le manque de formation de l'équipage et le mauvais fonctionnement des supports de roue.

Malgré tout, le LRC pourrait être agréable à condition d'améliorer son intérieur: d'abord que tous les sièges soient tournées vers l'avant, et ensuite que l'on ne s'occupe pas de Via qui refuse de faire faire demi tour à ses trains, car en fait, on ne saurait faire autrement, sauf dans les rares circonstances où le LRC fonctionne avec une locomotive à chaque bout (comme c'est le cas pour le train de 15h 45 entre Montréal et Toronto) pour lui permettre de changer de direction à la gare. Aussi, que les voitures-Club soient vraiment ce qu'elles doivent être: avec des sièges de première classe pour un tarif de première classe. Il faudrait y aménager un bar et améliorer le service des repas. En effet servir les repas aux voyageurs assis à leurs places est une conception valable pour les compagnies aériennes mais non pour les trains de long parcours.

Le service transcontinental

Il n'existe, en fait, qu'un seul train transcontinental actuellement, soit le Canadien (les trains numéros 1 et 2) entre Montréal, Toronto et Vancouver. Le Canadien a déjà été un train prestigieux avec son aspect extérieur brillant, sa bonne cuisine et son service impeccable. Au temps du CP, il pouvait couvrir la distance entre Montréal et Vancouver, 2883 milles, en 71 heures et 45 minutes, soit tout juste moins de trois jours.

Hélas, ce train n'existe plus! Il a quitté la gare centrale de Montréal récemment tout sale, son système de diffusion publique inopérant (comme il l'est depuis bien des années), son équipement en acier inoxydable perdu au milieu de vieilles voitures sans grande sécurité, sa belle voiture-restaurant manquante, sans voiture-Super confort et sans aucune mention du

Winnipeg and Vancouver, but as number 55, a local to Toronto on whose end the remnants of the once proud Canadian is now found. The train has been slowed by about 12 hours and now takes 83.5 hours to Vancouver, its Drawing Rooms remain unadvertised, its duplex roomettes (which once sold less expensively than roomettes) are now sold as standard roomettes, its compartments — though bigger than bedrooms — are now sold as bedrooms, its once shiny interior refurbished by VIA in 1980 is now tattered and shabby, its crew not so much demoralized as indifferent, its route carefully planned to avoid completely the nation's capital, Ottawa.

VIA Rail Canada was set up as an agency to take over Canada's faltering rail passenger business. After an initially poor start, VIA's service improved somewhat. With the emergence of Jean-Luc Pepin as Minister of Transport, the emphasis in rail transport began to change and in the fall of 1981 VIA was ordered to slash 20% of its service. Through-train service between Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Jasper, and Vancouver was wiped out doing irreparable harm to the Jasper tourism industry. Ostensibly to save money, the prospect was to use the savings to increase service levels in the Quebec-Windsor corridor with the introduction of high-speed LRC trains. Many saw this as a policy against the west where train service is already meagre, and in favour of the east which already boasts the highest percentage of the nation's passenger trains.

Strangely enough, the cuts, while costing hundreds of jobs, did not produce the required savings and VIA Rail continued to lose money.

The Canadian was a train in the old-fashioned sense of the word — a full-service train with domes and diner, a wide range of accommodation, and a reputation that still attracts Americans from the south. The original Canadian was put into service by the CPR in 1955. It was an all-reserved train that became known the world over. The Park cars, which brought up the rear of the train, were each named for a national park, and each was decorated by a famous Canadian artist (two were members of the famous Group of Seven) who painted a unique wall mural in the tiny bar under the dome which came to be known as the Mural Lounge. Thus VIA Rail, in purchasing these cars from CP Rail, became custodians of part of Canada's national heritage, a rolling treasure gallery of priceless art, painted by Canada's top artists.

Few people know of the murals in the lounges. A couple of the lounges have had the paintings removed, either by theft or cleaning damage (it depends on with whom one speaks).

Passengers can't order a piece of toast on the Canadian anymore. There was a time when one could get toast in the dining car, in the coffee shop car, or in the Mural Lounge. But someone at VIA Rail has decided that toast is obsolete. The toaster has even been ripped out of the Mural Lounge. And

train sur le tableau d'affichage à Dorval puisque au lieu de porter le numéro 1 vers Winnipeg et Vancouver, il avait le numéro 55, un local vers Toronto auquel maintenant sont accrochés les vestiges de ce qui fut jadis le prestigieux Canadien. La vitesse du train a diminué d'environ douze heures, de sorte qu'il faille, aujourd'hui, compter 83 heures et demie de Montréal à Vancouver; ses salles artistiques passent inaperçues et ses roomettes doubles, contrairement à autrefois, sont aujourd'hui louées au même prix que les roomettes ordinaires; on ne fait plus aucune différence de prix entre les cabines et les compartiments pourtant plus spacieux; son intérieur, jadis si brillant et astiqué par Via en 1980, présente aujourd'hui un aspect minable et négligé; son équipage est plus indifférent que démoralisé, et son itinéraire est soigneusement planifié pour éviter la capitale nationale.

Via Rail a été créée pour prendre en charge le transport voyageur alors déficient au Canada. Après un départ plutôt raté, le service s'était quand même amélioré quelque peu, mais avec l'avènement de Monsieur Jean-Luc Pepin à la tête du ministère des Transports, l'accent n'était plus mis sur le transport ferroviaire, et à l'automne 1981, Via recevait l'ordre de réduire ses services de 20%. Le service direct entre Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Jasper et Vancouver a donc été entièrement abandonné, causant ainsi un tort irréparable à l'industrie touristique de Jasper. Sous prétexte de réaliser des économies, le but réel de l'opération était de financer des services accrus dans le corridor Québec-Windsor en y introduisant des trains à haute vitesse LRC. Plusieurs y ont vu une politique contre les provinces de l'Ouest où le service ferroviaire laissait déjà à désirer, mais au profit de l'est du pays qui s'était déjà accaparé le plus grand nombre des trains de voyageurs au Canada.

Ironie du sort, après avoir coûté des centaines d'emplois, ces coupures n'ont même pas produit les résultats escomptés et Via Rail continuait de perdre de l'argent.

Le Canadien était un vrai train dans le sens traditionnel du mot, un train offrant un service complet avec dômes et restaurant, un vaste choix de commodités et une réputation qui attire encore nos voisins du Sud. Le premier Canadien avait été mis en service par le CP en 1955. C'était un train tout à fait à part, connu dans le monde entier. Les voitures des parcs nationaux, qui formaient l'arrière du train, portaient chacune le nom d'un parc national; elles étaient décorées par un célèbre artiste canadien dont deux du célèbre groupe des sept qui ont peint une superbe murale dans le minuscule bar sous le dôme, ce qui valut à cette pièce le nom du salon de la murale. Ainsi, en achetant les voitures du CP, Via Rail devenait la gardienne d'une partie du patrimoine canadien, une galerie ambulante de trésors artistiques inestimables peints par les meilleurs artistes du pays.

Peu de gens ont entendu parler des murales dans les bars-salons. Il y en a même une couple d'effacées sans que l'on sache exactement comment, car selon la personne qui vous répond, on vous dira que c'est du vandalisme ou l'effet des détergents.

Les voyageurs ne peuvent plus commander de toast sur le Canadien. Pourtant, il fut un temps où l'on pouvait avoir des toasts dans la voiture-restaurant, la voiture-casse-croûte, ou dans le bar de la murale. Mais quelqu'un à Via a décidé que les toasts, c'était dépassé. On a fait disparaître le grille-pain du bar

what about the dining cars themselves? The food consists of a fixed-price, two-choice menu, of passable food served quickly and generously. One pays in advance when making a meal reservation, and this allows the dining car to operate with just three waiters and a steward. This arrangement serves to discourage the purchase of wines and spirits (since passengers feel they have already paid for everything) and thus reduces revenue. And the great stainless steel dining cars, the Budd diners (so-called because they were built by the Budd Company in the United States) seem to be rarely used. These beautiful cars, originally purchased by VIA Rail at tax-payers' expense, and then so carefully refurbished in 1980, again at tax-payers' expense, have been lying dormant in CP Rail's Glen yards, mostly unused for the past two years. Older, ex-CN diners have replaced them while the better equipment sits idle.

One might ask, "What right has VIA Rail to ignore Canada's heritage?" "What right has VIA Rail to downgrade one of the last truly fine transcontinental trains?" "What right has VIA Rail to substitute in the consist of the Canadian, cars older and more decrepit than the original equipment?" Certainly there would be an outcry if Air Canada were to spend millions refurbishing its Boeing 747's, only to sell them later and force Canadians to ride in DC-3's. Is it purely financial reasons that prompts VIA Rail to make these decisions?

Recommendations

Lack of Government commitment and support is certainly at the root of the problem. In many ways, VIA Rail must be, and must be seen to be, especially by Government, more than just a supplier of rail passenger transport. From artwork to rolling stock, VIA Rail is the custodian for all Canadians of a valuable part of Canada's heritage. The Government must attempt to free itself from the notion that monies allocated to highways and air traffic infrastructure are somehow "investments" while monies allocated to passenger rail service are "subsidies". This, unfortunately, remains the view of many of those in the Ministry of Transport.

In the area of regional train service, VIA must continue to provide service to isolated communities even though such service may not be financially profitable. The same is true of transcontinental service. It is a vital link, a way for Canadians to see their country, and the only reasonable form of land-based public transport. Transcontinental buses are not a viable alternative over such long distances. In this connection, VIA Rail must seriously consider the improvement of transcontinental equipment to effect economies in the operation, perhaps by considering the replacement of the conventional equipment with the bi-level type equipment now in operation in the United States and recommended by Transport 2000. This can only be done with the full support and approval of the Federal government.

de la murale. Qu'en est-il des voitures-restaurants elles-mêmes? On y sert un menu à prix fixe avec un choix de deux mets principaux et l'on peut dire que la nourriture est passable, abondante et servie rapidement. Le voyageur paie son repas d'avance en faisant sa réservation, ce qui permet au restaurant de fonctionner avec seulement trois serveurs et un steward. Ce procédé sert à décourager l'achat de vin et de spiritueux, puisque le client a le sentiment d'avoir déjà tout payé; et les revenus sont donc moindres. Quant aux belles voitures-restaurants en acier inoxydable, les «Budd», du nom de la compagnie américaine qui les a fabriquées, il semble qu'on s'en sert rarement. Ces belles voitures achetées d'abord par Via Rail avec l'argent des contribuables canadiens, puis si soigneusement astiquées en 1980, toujours aux frais des contribuables, dorment, pratiquement inutilisées, depuis deux ans dans les entrepôts du CP à Glen. Et alors que l'équipement supérieur reste là à ne rien faire, on utilise à sa place les vieilles voitures-restaurants de l'ancien CN.

Le citoyen est en droit de se demander: «De quel droit Via peut-elle ignorer le patrimoine canadien»? «De quel droit peut-elle dégrader l'un de nos plus beaux trains transcontinentaux?» De quel droit Via peut-elle, dans le cas du Canadien, remplacer l'équipement original par un autre plus vieux et plus usé?» Il y aurait certainement un tollé si, après avoir dépensé des millions pour astiquer ses Boeings 747, Air Canada s'avisait de revendre ceux-ci, obligeant les Canadiens à voyager en DC-3. N'y a-t-il que des raisons d'ordre purement économique qui expliquent ces décisions de Via?...

Recommandations

Le fond du problème, c'est certainement un manque d'engagement ferme et d'encouragement de la part du gouvernement. A bien des égards, Via devrait être aux yeux de tous les Canadiens, et particulièrement à ceux du gouvernement, autre chose qu'un transporteur ferroviaire pour voyageurs. De l'œuvre artistique au matériel roulant, Via Rail est la gardienne mandatée d'une partie appréciable du patrimoine canadien. Le gouvernement devrait se défaire de cette idée que l'argent consacré à l'infrastructure routière ou au trafic aérien constitue un «*investissement*» alors que l'argent dépensé pour le service ferroviaire serait une «*subvention*». C'est malheureusement encore la mentalité de nombre de fonctionnaires œuvrant au ministère des Transports.

Dans le domaine du transport régional, Via doit maintenir son service aux communautés isolées, même s'il n'est pas rentable. Cette recommandation vaut aussi pour le service du transcontinental qui symbolise un lieu vital entre les Canadiens et constitue pour ceux-ci un moyen de voir leur pays et la seule forme raisonnable de transport public en surface. Les autobus transcontinentaux n'offrent pas une solution de rechange viable pour de si grandes distances. Dans cette optique, Via Rail doit sérieusement envisager une amélioration de son équipement transcontinental pour réaliser des économies d'opération, peut-être en étudiant la possibilité de remplacer l'équipement conventionnel par un type d'équipement à double niveau actuellement en usage aux États-Unis et recommandé par Transport 2000. Ceci ne peut être fait qu'avec l'appui sans réserve du gouvernement fédéral.

VIA's value to Canada cannot be measured solely on a profit and loss basis. Canada needs good passenger rail service and VIA is the custodian of that service and of our heritage. Every effort must be made to ensure that Canadians are served as fully as possible, that the value of VIA is measured by more than a financial balance sheet, and that the Government exerts some positive leadership in supporting good rail passenger service, if VIA Rail itself is to respond positively and fully to the needs of Canadians.

March 31, 1984.

La valeur de Via pour le Canada ne se mesure pas uniquement en termes de profits et pertes. Le Canada a besoin d'un bon service de trains de voyageurs et Via peut se porter garante d'un tel service et de notre patrimoine. Il faut tout mettre en œuvre pour s'assurer que les Canadiens jouissent du meilleur service possible, que Via est plus qu'un commerce qui doit être rentable, et que le gouvernement exerce une forme de direction positive en accordant tout son appui à un bon service de trains de voyageurs, s'il est vrai que Via doit satisfaire pleinement et positivement les besoins des Canadiens.

31 mars 1984

APPENDIX "12-G"

March 19, 1984.

The Clerk,
The Standing Committee on
Transport & Communications,
The Senate. Ottawa. Ontario.
K1A 0A4.

Sir,

Prompted by the present enquiry into the national *rail* passenger service, and subsequent to my unfortunate experience travelling from Montreal to Toronto and back at the time of the Xmas holidays, where from both start departure was delayed by more than 2 hours because of *shortage* of the necessary equipment, I am led to question the advisability for the Government of Canada, and above all for the taxpayers who will support the program, of investing so much money in pursuing the dream of profitability for Canadair, at the expense of what would appear to be, historically, far more rewarding for the country as a whole: to wit, the establishment of a reliable, fast, efficient and economic rail transport system.

I doubt anyone could dispute the observation that Canada is really a geographic absurdity which, so far, and most likely, for the future, will only be held together by a solid railway link.

A master plan that would consider utilizing the various energetic resources available in each part of the country could achieve such a desirable result: Quebec having unlimited potential electricity reserves, and the west abundant coal resources, it would seem possible to plan and achieve this, perhaps at less cost than has already been wasted in attempting to operate Canadair, merely for political purposes in appearing to support labor.

The railways "*made*" Canada. I very much doubt any air line of either yesterday or to-morrow will be capable of emulating such an achievement.

Sincerely yours,

M. H. Coupey
4058 Oxford Avenue
Montreal 260
Canada
H4A 2Y4

APPENDICE «12-G»

Le 19 mars 1984

Le Greffier
Comité permanent des transports et des
communications
Sénat
Ottawa (Ont.)
K1A 0A4

Monsieur,

Pour répondre à l'invitation lancée dans le cadre de l'enquête sur les trains de voyageurs et suite à la mauvaise expérience que j'ai vécue à Noël lors d'un voyage entre Montréal et Toronto (à l'occasion duquel le départ — à l'aller et au retour — a été retardé de plus de deux heures faute de matériel nécessaire), je me demande s'il est justifié que le gouvernement du Canada, et surtout les contribuables qui financeront le programme, investissent des sommes considérables dans le but illusoire de rentabiliser Canadair, au détriment d'un projet qui, historiquement, semble beaucoup plus profitable pour l'ensemble du pays: l'établissement d'un réseau ferroviaire sûr, rapide, efficace et économique.

Personne, je crois, ne niera que le Canada est, sur le plan géographique, un véritable non-sens et que sa cohésion n'a pu et ne pourra fort probablement être maintenue que par un bon réseau ferroviaire.

Pour ce faire, on pourrait envisager la création d'un grand plan tenant compte des diverses ressources énergétiques de chaque région. Comme le Québec jouit d'un potentiel hydro-électrique illimité et que les provinces de l'Ouest disposent d'abondantes réserves de charbon, il m'apparaît possible de dresser un tel plan. Peut-être cette initiative coûterait-elle moins cher que le programme de financement mis sur pied pour essayer, à des fins strictement politiques, de sauver Canadair soi-disant pour protéger l'emploi.

Les chemins de fer ont joué un rôle moteur dans l'histoire du Canada. Je doute qu'une compagnie aérienne quelle qu'elle soit puisse un jour accomplir un tel exploit.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

M. H. Coupey
4058, av. Oxford
Montréal 260
Canada
H4A 2Y4

APPENDIX "12-H"

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

SUBMISSION OF

MR. GERALD R. COVE

THE ENQUIRY INTO THE NATIONAL RAIL
PASSENGER SERVICE TO CANADIANS

BY

VIA RAIL CANADA INC.

HONOURABLE LEOPOLD LANGLOIS
CHAIRMAN

MR. GERALD R. COVE
266 SIMS AVE.
VICTORIA B.C.
V8Z 1K3

Introduction

This submission is made by Mr. G. R. Cove a railway conductor for C.P. RAIL for 28 years & relief conductor on Via trains # 198 & 199 on Vancouver Island since Via's formation. It is also submitted on behalf of every customer who has ridden Via's train with me and conveyed complaints and praise over the years, and has been frustrated in any attempt to gain improvements or to communicate to Via.

There is not much that I have not experienced on this very controversial passenger run, although I might add, I learn or experience something new every time I am called to work trains # 198 & 199. We are isolated on an island, the furthest west, and have had the least amount of exposure to Via's improvements in Canada.

I will not analyze the good and bad points of Via Rail as we see them on Vancouver Island, as this would take too long, instead I will make a few suggestions which I feel could move Via Rail into one of the countries best run companies.

I don't think there is anyone that has had more experience with this particular run in all aspects than myself, and nobody on Vancouver Island who has spent more time with our most precious asset, "the customer who rides our trains".

Recommendations

The first recommendation is to provide to every member of the standing committee a copy of the best selling book titled, "IN SEARCH OF EXCELLENCE" Lessons from Americas best-run companies. Authors, Thomas J. Peters and Robert H. Waterman Jr.

APPENDICE «12-H»

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR

MONSIEUR GÉRALD R. COVE

ENQUÊTE SUR LE SERVICE DES TRAINS
DE VOYAGEURS

À VIA RAIL CANADA INC.

HONORABLE LÉOPOLD LANGLOIS
PRÉSIDENT

MONSIEUR GÉRALD R. COVE
266, AVE SIMS
VICTORIA, C.-B.
V8Z 1K3

Introduction

Moi, Gérald R. Cove, auteur de ce mémoire, j'ai été chef de train pendant 28 ans pour le Canadien Pacifique, et depuis la création de Via Rail, je suis contrôleur de réserve pour les trains numéros 198 et 199 de l'île de Vancouver. Je parle aussi au nom de chacun de mes passengers dont je partage les satisfactions et les plaintes depuis des années, et les frustations aussi devant l'échec de toute tentative d'améliorer le service ou d'entrer en communication avec Via.

Tout en reconnaissant que j'apprends beaucoup en travaillant sur ces deux trains, je dois aussi avouer que j'y ai vécu toutes sortes d'expériences, car isolés sur une île, à l'extrême ouest du pays, nous sommes ceux qui ont le moins profité des améliorations de Via.

Il serait trop long, et ce n'est pas mon intention non plus, de présenter un bilan de la situation telle que nous la percevons à Vancouver. Je me limiterai à quelques suggestions qui pourraient, je crois, amener Via au rang des compagnies les mieux gérées au pays, car personne ne connaît ce circuit mieux que moi, et personne ici n'a passé plus de temps avec ceux qu'on peut appeler notre «capital le plus précieux», les clients qui font rouler nos trains.

Recommandations

En premier lieu, je recommande à chacun des membres du comité de se procurer un exemplaire de ce succès de librairie qu'est le livre de Thomas J. Peter et de Robert H. Waterman Jr., *In Search of Excellence*, leçons inspirées des entreprises américaines les mieux gérées.

Encourage every member of the committee to read this book before inviting any witness to appear before them, as this book is without a doubt, the best and most informative printed material I have read in my entire life, and is no wonder why it is now a best seller.

As members hear witnesses testify before them, if Via has failed in the past, like they have many times on Vancouver Island, it will be because they have not paid attention to the eight basic practices of successfully managed companies as outlined in the search of Excellence.

I know for a fact, many, many, instances will be directly related to references covered in this fine publication.

The second recommendation is to encourage Via President Pierre Franche and Vice-President Eldon Horsman to continue to implement the eight basic practices outlined from Americas best-run companies. They have already started some of these practices and should be congratulated for the foresight to accomplish this. I can testify myself, as a person who is an ordinary worker, who spends many hours a day with the customer, the very things that are covered in this best selling book, are the very things lacking in the past, with Via Rail on Vancouver Island.

The efforts of these two gentlemen, and the story in Via's employee newsletter "VIALOGUE", motivated myself to search out this book at my own library to take on my annual vacation, which I have just returned with great hopes and enthusiasm.

Our customers, as well as myself, have become disheartened lately, thinking we will never see any improvement in our operation on Vancouver Island as it seems every time we try to offer better service or customer improvements, they seem to somehow get derailed or side-tracked. The only encouraging sign lately, was in october 1983 when the Railway Transport Committee held hearings on Vancouver Island and ordered the continuation of this passenger run. While our operation may be small, compared to many in Canada, I am sure you will hear many stories in regards to suggestions for improvements, I don't think you will find one that will bring faster results in increasing service and cutting costs. In this day of massive government deficits, we must come up with ideas, that are not only cost effective but also service the people we serve.

I am enclosing a newspaper clipping which was in this mornings Vancouver Island Times-Colonist which is the latest problem we are faced with, which I think will give you an idea of the things we have grown to accept with disgust.

Conclusion

We are looking to the Honourable Leopold Langlais, as Chairman of this committee, to be the creator and motivator of the best run company in Canada in Via Rail.

I know this is possible, as in our own Via Trains # 198 & 199, as is quoted on page 315 of "In search of excellence", it states,

J'invite fortement chacun des membres du comité à lire ce best-seller avant même de commencer à entendre des mémoires. Ce livre est inconstestablement le meilleur écrit et le plus complet que j'aie jamais lu et son succès s'explique aisément.

A mesure que les membres entendront des témoignages sur la question de savoir si Via a faibli à sa mission dans le passé, comme ils l'ont fait plusieurs fois à l'île de Vancouver, ils pourront faire le lien avec une négligence des huit principes fondamentaux des compagnies bien gérées, tels qu'ils sont expliqués dans le livre.

Je connais pertinemment beaucoup d'exemples qui se ratchement directement aux points couverts par ce livre extraordinaire.

En second lieu, j'aimerais encourager le président et le vice-président de Via, Messieurs Pierre Franche et Eldon Horsman à continuer d'appliquer ces huit principes fondamentaux inspirés des entreprises américaines les mieux gérées. Je voudrais aussi les féliciter du travail déjà amorcé, car en tant que simple travailleur passant de nombreuses heures par jour avec les usagers, je peux certifier que ces principes sont ceux-là mêmes qui ont manqué autrefois à l'administration de Via dans l'île de Vancouver.

Ce sont les efforts de ces deux personnages et l'histoire racontée dans «Vialogue», le bulletin d'information des employés de Via, qui m'ont poussé à aller chercher le livre de Peter et de Waterman dans ma bibliothèque personnelle pour mes vacances annuelles que je viens de terminer rempli d'espoirs et d'enthousiasme.

En effet, nous avions fini par nous décourager ces derniers temps, les clients et moi-même, ayant abandonné tout espoir de voir un meilleur service dans l'île de Vancouver car nous avions l'impression que nos efforts ne devaient jamais aboutir. Le seul signe encourageant nous est venu au mois d'octobre 1983 quand, après avoir tenu des audiences publiques à l'île de Vancouver, le comité du Transport ferroviaire ordonna le maintien de notre service. Si petite que soit notre opération comparativement à beaucoup d'autres au pays, je suis sûr que vous entendrez beaucoup de suggestions pour l'amélioration du service, je ne crois pas, cependant, que vous en trouverez une seule susceptible de donner des résultats plus rapides, que ce soit pour l'amélioration du service ou pour la réduction des coûts d'opération. En ces temps d'énormes déficits gouvernementaux, il faut trouver des idées qui aideront non seulement à réduire les coûts mais aussi à continuer de servir la population.

Je joins à ce mémoire une découpure du journal de ce matin le «Times-Colonist» de l'île de Vancouver qui fait état de notre problème le plus récent et qui vous donnera une idée, je crois, de ces choses désagréables que nous devons continuellement subir.

Conclusion

Nous attendons du président de ce comité, Monsieur Léopold Langlais, qu'il use de son influence pour faire de Via Rail la compagnie la mieux gérée au Canada.

Nous savons que c'est possible particulièrement en ce qui concerne notre circuit des trains 198 et 199, car, comme il est dit

the heart of the entrepreneurial pillar is "SMALL IS BEAUTIFUL". We are the smallest train in Canada, we operate with the minimum amount of supervision and we offer some of the most personalized customer service available, also we have had some of the most conscientious employees one could ask for, many who also becoming disheartened. One only has to ask

Why do people get up in arms when they talk of discontinuing the world famous "E & N Dayliner" or Via trains # 198 & 199?

Why has our traffic continued to increase despite many negatives, and very little customer service?

Why was there a significant turnout of the members of the public at all three hearings on Vancouver Island held by the Transport Dept.?

Why do we have guest books, that state, from customers who ride with us, that ours, is a good as any in Canada "BAR NONE" Even with our negatives?

Why did not only the little people turn out to save our passenger runs, but many influential people gave of their time as well as the Provincial government?

I could go on and on about this subject but I will not belabour the subject any further, the simple answer is we have the finest passenger train in Canada, and do so on many days under trying circumstances.

If Via Rail was run as efficiently as Chairman John Magee's Railway Transport Committee was, I have no doubts that Canada would lead the way in the world of passenger transportation.

If the book, "IN SEARCH OF EXCELLENCE" is a story of all the best managed companies of America, from interviews with top management people, I must say, as an ordinary worker on the "Front Line" riding with customers all day, sharing their problems, trying to cope with new problems constantly as the latest newspapers clipping will show, our main concern is that Via will spend massive amounts of money and the customers who ride with us will receive only minor benefits.

The saddest thing regarding this little train, is it has been talked to death by the so called professionals and politicians. Everybody is an expert, but none of them, even the so called professional consultants, do not even come and ride with customers and crew, where all the action is. Hopefully, Mr. P. Franche's efforts may change this in the near future.

On closing, I must state that these difficult times, we must all work together to help Via Rail become the best run company in Canada, which I am sure will become a great asset to this fine country we are so lucky to live in.

Thank you for any consideration you give this brief.

Yours truly;

Mr. G. R. Cove

si bien à la page 315 de «In Search of Excellence», la clé de l'efficacité est la petite taille de l'entreprise «Small is beautiful». Étant le circuit le plus réduit au Canada, nous opérons avec le minimum de surveillance et nous offrons quelques-uns des services les plus personnalisés à nos clients; nous avons eu aussi quelques-uns des employés les plus consciencieux dont on puisse rêver, mais malheureusement plusieurs en viennent au découragement. Que l'on se demande seulement: Pourquoi les gens protestent-ils chaque fois qu'il est question de discontinuer le service mondialement connu du «E & N Dayliner» ou les trains 198 et 199? Comment expliquer l'augmentation de notre clientèle en dépit de nos faiblesses et du pauvre service que nous leur offrons? Comment expliquer une si grande assistance à toutes les trois audiences publiques qu'a tenues le ministère des Transports à l'île de Vancouver? Pourquoi nos voyageurs affirment-ils que notre service, en dépit de ses lacunes, est aussi bon que n'importe quel autre au Canada? Pourquoi tant de personnalités influentes dont le gouvernement provincial, ont-elles uni leur voix à celle du petit peuple pour réclamer le maintien de notre service?

J'arrête ici, mais je pourrais ironiser davantage. La réponse à ces questions est bien simple: nous avons le meilleur train de voyageurs au Canada, et cela, souvent en des circonstances très difficiles.

Si Via avait une aussi bonne gestion que celle du comité des transports ferroviaires présidé par M. John McGee, il ne fait aucun doute que le Canada se trouverait à l'avant-garde dans le domaine du transport de voyageurs.

Le livre «In Search of Excellence» est l'histoire de toutes les compagnies américaines les mieux gérées à partir d'interviews avec leurs têtes dirigeantes, je dois dire, en tant que simple travailleur toujours sur la ligne de feu, voyageant à journée longue avec les clients, partageant leurs difficultés et essayant de trouver une solution aux nouveaux problèmes qui se présentent continuellement, comme en fait foi l'article de journal ci-joint, notre principale crainte, c'est de voir Via dépenser d'énormes sommes d'argent sur toutes sortes de choses sans que le public voyageur en profite vraiment.

Le plus triste, c'est que ce petit train a déjà été condamné à mort à maintes reprises par les experts et les politiciens, sans qu'aucun d'eux, même pas ceux qu'on nomme les experts-conseils, n'ait jamais pris le train avec les clients et les employés pour voir ce qu'il en est vraiment. Souhaitons que les efforts de Monsieur Franche viennent corriger cette situation dans un avenir rapproché.

En terminant, je reconnais qu'en ces temps difficiles, nous devons travailler ensemble pour faire de Via la compagnie la mieux gérée au Canada pour le plus grand bien de ce pays qui fait notre fierté.

Je vous remercie de votre attention;

Gérald R. Cove

Times-Colonist March 29/84

VIA derails again

Via Rail has a short memory.

What else can explain VIA's decision to overhaul one of the two E & N Dayliners just as spring travel is starting, and to renege on a promise to supply a replacement car while the regular car is out of service?

A VIA spokesman in Vancouver concedes that the remaining diesel rail car might be crowded on weekends, but "unfortunately, we do not have a third (as a) spare." He implies that will be the lone effect of having only a single operating Dayliner. Not so. Other business will be lost. At least one group, the West Coast Railway Association of Vancouver, has already been refused prepaid reservations.

The reduced capacity on this scenic rail run between Victoria and Courtenay comes just as the E & N is showing a 30 per cent increase in passengers for the first quarter.

Does VIA's treatment of the E & N jibe with what the Canadian Transport Commission had in mind after last October's hearings? Hardly. After announcing that VIA would be ordered to continue the E & N passenger service for at least another five years, John McGee, the chairman of the three-man railway transport committee panel, said: "We are not merely ordering continuance of the train, but will follow up with positive measures, in co-operation with all concerned, in order to breathe more life and vitality into the service."

Mr. McGee, it's follow-up time.

Time-Colonist, 29 mars 1984

Nouveau déraillement de Via

Via Rail a la mémoire courte. En effet, comment expliquer autrement sa décision d'envoyer à l'inspection un des deux trains du «E & N Dayliner» juste avec l'arrivée du printemps et de ses flots de voyageurs? Comment expliquer qu'elle ait oublié sa promesse de fournir un train de remplacement quand un des deux réguliers doit sortir de la circulation?

Un porte-parole de la compagnie ferroviaire admet bien que l'unique train restant puisse être surchargé en week-ends, mais «malheureusement, nous n'en avons pas d'autre», a-t-il ajouté, comme si c'était là l'unique inconvénient de cette situation qui entraîne aussi la perte de certains commerces. Au moins un groupe, l'Association ferroviaire de la Côte ouest de Vancouver, s'est déjà vu refuser des réservations déjà payées.

La réduction du service sur ce parcours panoramique entre Victoria et Courtenay arrive juste au moment où le *E & N* affiche une augmentation de 30 pour cent de sa clientèle pour le premier trimestre.

En agissant ainsi, Via est-elle dans la ligne de ce que la commission canadienne des Transports avait à l'esprit après ses audiences du mois d'octobre dernier? C'est peu sûr. En effet, après avoir annoncé que Via recevrait l'ordre de maintenir son service voyageur E & N pendant au moins cinq autres années, Monsieur John McGee, le président de ce comité de 3 membres, déclarait: «Nous ne nous contentons par d'ordonner le maintien du service, nous entendons aussi prendre des mesures appropriées par la suite, en coopération avec tous les intéressés, pour lui insuffler plus de vie et de dynamisme.»

Le temps est venu, Monsieur McGee, de prendre de telles mesures!

APPENDIX "12-I"

26 March 1984

The Clerk
Standing Committee on
Transport & Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Via Rail — Senior Citizens:

Would suggest that all trains have baggage cars. Thus enabling people to check their baggage through to destination. Should there be required change for connection and possibly a wait, it is not suitable for us to carry a case, plus handbag, plus cane, have ticket available, then climb a flight of steps and finally walk a considerable distance by side of train to reach appropriate entrance.

The trains are long and the baggage car arrives near the ticket office. Not so the traveller.

It could be noted that people carrying akaward baggage can't do *hil* seated passenger.

The long line ups at Union Station are very tiring for older and handicapped people. Would suggest an official look out for such and arrange pre-boarding.

Reservation does not guarantee a seat, why?

Barbara H. Durant (nearly 80)
82 Keefer, Brockville
K6V 1R7
Ph. 613-342-0278

APPENDICE «12-I»

Le 26 mars 1984

Le greffier
Comité permanent des transports
et des communications
Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Via Rail — les personnes âgées

Je recommanderai que tous les trains aient des wagons à bagages. Les gens pouraient ainsi faire enregistrer leurs bagages jusqu'à leur destination. S'il y a une correspondance à prendre et éventuellement une attente, il ne nous est pas possible de porter une valise, plus un sac à main, plus une canne, de préparer le billet, puis de monter un escalier, et enfin de marcher sur une longue distance le long du train pour atteindre la bonne porte.

Les trains sont longs et le wagon à bagages arrive près du bureau des billets. Pas le voyageur.

On pourrait noter que les gens transportant des bagages encombrants peuvent heurter, et heurtent, des passagers assis.

Les longues files d'attente à l'Union Station sont très fatigantes pour les personnes âgées et handicapées. Je recommanderai qu'un responsable s'occupe de ces gens et accomplisse les formalités avant l'embarquement.

Une réservation ne garantit pas une place: pourquoi?

Mme B. H. Durant (presque 80)
82 Keefer
Brockville
K6V 1R7
Tél. (613) 342-0278

APPENDIX "12-J"

27 March 1984

N.W. Emmott
56 Archdekin Drive
Brampton Ontario
L6V 1Y5

A SUBMISSION TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Introduction

VIA Rail operates passenger trains at a heavy loss, of approximately half a billion dollars per year. Conclusive evidence exists that passenger trains will never be run in Canada on a paying basis. The technique appears completely obsolete. In particular, there is convincing evidence that the following statements are true:

- Passenger trains are not particularly fuel-efficient.
- There is vanishingly little hope that the business lost to other forms of transport can ever be regained.
- Speeding up the trains will not increase ridership significantly.
- Passenger trains will not serve a significant portion of the Canadian population.
- Except in a very few specialized cases, the service now provided by passenger trains can be provided more cheaply and more conveniently by other means of transport.

The conclusion is therefore drawn that VIA Rail is uneconomic and unnecessary, and should be terminated.

Fuel Economy

Fuel economy can best be measured in terms of how many passengers can be hauled a mile for a gallon of fuel. A bus, hauling fifty passengers and burning a gallon every four miles, can produce 200 seat-miles a gallon. A DHC-7 aircraft can produce 40 seat-miles per gallon, since it burns slightly more than one gallon a mile and seats 50 people. A Boeing 727 aircraft produces 53 seat-miles per gallon, and a European airbus an astonishing 66. On the other hand, a diesel locomotive burns about three gallons a mile, and with a passenger load of 150 can produce about 50 seat-miles per gallon. Rail mileage, however, averages more than 30% greater than air distances, which reduces the effective number of seat-miles per gallon to about 35—less than the DHC-7 STOL-plane.

With average train-loads, considering that VIA statistics show that only one-third of coach seats are occupied, the train is not doing any better than the heaviest fuel-users of all, which are the Concorde supersonic airliner or the big private automobile

APPENDICE «12-J»

le 27 mars 1984

N.W. Emmott
56 Archdekin Drive
Brampton, Ontario
L6V 1Y5

MÉMOIRE AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Introduction

VIA Rail enregistre de lourdes pertes avec son service de passagers: environ un demi-milliard de dollars par an. Il existe des preuves permettant de conclure qu'un service ferroviaire de passagers ne sera jamais rentable au Canada. C'est une technique qui paraît complètement dépassée. Des indications probantes sont notamment là pour démontrer que:

- les trains de passagers ne font pas une utilisation particulièrement efficaces du carburant.
- il reste de moins en moins d'espoirs de parvenir un jour à récupérer la clientèle qui s'est tournée vers d'autres modes de transport.
- augmenter la vitesse des trains ne fera pas vraiment grimper le nombre des passagers.
- les trains de passagers ne vont pas profiter à un gros segment de la population canadienne.
- en dehors d'un très petit nombre de cas spéciaux, un service meilleur marché et plus commode peut être assuré par d'autres moyens de transport.

La conclusion donc à tirer est que VIA Rail est un service non économique et non nécessaire, qui devrait être aboli.

Utilisation économique du carburant

L'utilisation économique du carburant se mesure le mieux au nombre de passagers pouvant être transporté par gallon par mille. Ainsi un autobus qui transporte cinquante passagers et consomme un gallon tous les quatre milles fait-il 200 milles-sièges au gallon. Un DHC-7, lui, peut faire 40 milles-sièges au gallon car l'avion consomme un peu plus d'un gallon par mille et contient 50 personnes. Un Boeing 727 fera 53 milles-sièges au gallon, et un Airbus européen 66! Un train diesel, par contre, consomme à peu près 3 gallons par mille et, avec un chargement de 150 passagers, fait environ 50 milles-sièges au gallon. Cependant, le millage ferroviaire dépasse en moyenne de plus de 30 pourcent la distance aérienne, de sorte que le nombre de milles-sièges au gallon n'est en réalité que d'environ 35, c'est-à-dire moins que le DHC-7 à décollage et atterrissage courts.

Étant donné le chargement moyen des trains, si l'on considère qu'un tiers seulement des places de wagons sont occupés (statistiques de VIA), le train ne fait pas mieux que les deux plus gros consommateurs de carburant: l'avion supersonique

with a single occupant, both of which turn out about 17 seat-miles to the gallon.

The basic reason for the train's poor performance lies in the tare weight it must pull along. Because railway cars are heavy, and because the locomotive alone contributes a ton per passenger, a train has a gross weight of about four tons per passenger. In contrast, a bus requires a quarter of a ton per passenger, while an aircraft or a car with two people in it requires three-quarters of a ton. It can thus be seen that hauling so much extra weight makes the passenger train not fuel-efficient but wasteful.

Competing Forms of Transport

Over 90% of inter-city travel takes place in private cars. Indeed, it is the advent of the popular automobile which is held responsible by analysts for the fact that no railway in Canada or the United States has operated passenger trains for some thirty years at a profit. Only two percent of travel now takes place by rail. There is little hope of recovering passengers from the private car, for the following reaons:

- There is a private car for every adult in Canada. People who have cars will use them. The automobile business is the largest business in the country, and the vast amounts of money being invested in it, the concern of labour unions in the business, and the increase in road mileage indicates that this situation is highly unlikely to change.

- The marginal out-of-pocket costs of auto travel are low. After the fixed costs (buying the car in the first place, paying for licences, driver's licences, insurance, etc.) and the periodic costs (repairs, tires, winterization, etc.) the cost of driving another mile is only about ten cents, which if spread over two or three occupants is less than train fares.

- The automobile is the most convenient form of transportation ever invented, which accounts for much of its enormous popularity. It is immediately available, there is no need to go to stations to catch a train, the car is available at the end of the trip, and it is not tied to fixed routes, but can go anywhere the driver desires.

- Roads, including superhighways, will continue to be improved and increased. Politicians know that it is political suicide to allow roads to fall into disrepair. Billions of dollars have already been invested in roads, and these will be kept up, straightened and made wider as time goes on.

- People require automobiles to reach the many locations which are not served by railways, and they will continue to use the autos to reach the ones that are once they have acquired a car. Rail mileage in North America is contracting, not expanding.

- For distances up to about 200 miles, road travel is faster than rail travel, especially since no time is consumed by waiting for trains, travelling from the home to the station, or taking cabs at the destination.

Concorde et la grosse voiture particulière à un seul occupant, atteignant environ 17 milles-sièges au gallon.

Les piètres résultats obtenus par le train s'expliquent essentiellement par la masse inerte qu'il doit tirer. Les wagons étant lourds, et la locomotive faisant à elle seule une tonne par passager, le poids brut d'un train se monte à environ quatre tonnes par passager. Un autobus, par comparaison, fait un quart de tonne, et un avion ou une voiture à deux occupants trois-quart de tonne. Comme on peut le voir, avec un tel supplément de poids le train de passagers n'utilise pas efficacement mais gaspille le carburant.

Modes de transport concurrents

Plus de 90 pourcent des voyages entre villes s'accomplissent en voiture particulière. De fait, pour les analystes, c'est à cause de l'automobile populaire qu'aucune compagnie de chemins de fer canadienne ou américaine ne peut exploiter un service de passagers à profit depuis près de trente ans. Deux pourcent seulement des voyages se font en train. Et il y a peu d'espoirs de récupérer des passagers parmi les usagers de voitures privées, ceci pour les raisons suivantes:

- Il existe une voiture privée pour chaque adulte au Canada. Les gens possédant des voitures vont les utiliser. Le marché de l'automobile est le plus important marché au Canada et, à en juger par les vastes sommes d'argent qui y sont investies, par les préoccupations des syndicats de cette industrie, et par le développement du réseau routier, les choses ont fort peu de chances de changer.

- les dépenses marginales du voyage en auto sont peu élevées. Après les frais fixes (paiement de la voiture, de la vignette, du permis de conduire, de l'assurance, etc.) et les frais périodiques (réparations, pneus, traitement hivernal, etc.), le mille revient à environ dix cents, ce qui est moins cher que le train si la dépense est répartie entre deux ou trois passagers.

- l'automobile est le moyen de transport le plus commode qu'on ait jamais inventé, ce qui explique en grande partie son énorme popularité. Elle est immédiatement disponible, il n'est pas nécessaire de se rendre dans une gare pour partir, on dispose de la voiture à l'arrivée, et elle permet d'aller où l'on veut, sans imposer de trajets prédéterminés.

- le réseau routier, y compris celui des autoroutes, continuera à être amélioré et étendu. Les hommes politiques savent que ce serait se suicider politiquement que de laisser les routes à l'abandon. Des milliards de dollars y ont déjà été investies, et elles vont être entretenues, rectifiées et élargies à mesure que le temps passera.

- les gens ont besoin d'une voiture pour se rendre dans les nombreux endroits non desservis par le chemin de fer, et ils ne cesseront de se rendre en voiture dans les endroits qui le sont une fois qu'ils auront acheté une auto. Le réseau ferroviaire est en train de rapetisser, non de s'agrandir, en Amérique du Nord.

- pour les distances allant jusqu'à 200 milles environ, la route est plus rapide que le chemin de fer, d'autant qu'on ne passe pas de temps à attendre de train, à se déplacer jusqu'à la gare, ou à se rendre en taxi à destination.

About twice as much travel takes place in busses as it does in trains. There is little hope of much of this traffic being recaptured, for the following reasons:

- Busses go to places that trains cannot, because there are no tracks there.
- Busses go to more convenient places than trains, because most railways were laid down up to a century ago, and the population centres have moved away from them.
- Trains cannot make intermediate stops, as busses do when a passenger wants to get off at a road-side.
- Busses are more reliable than trains, because they can by-pass wrecks, slides, washouts, and other obstacles, while trains cannot.

Aircraft travel at speeds from four to as much as ten times those of trains. For long distances, this means that the aircraft has an insuperable advantage.

Relative speeds

Transport systems on a large scale depend on businessmen to make a profit. People Visiting Friends and Relatives (VFR traffic) travel only on week-ends, holidays, and other short periods. Some 57% of all travel, including private automobile travel, is for business reasons. Businessmen are the only class of people who travel on every day of the week.

The question then arises: can businessmen be brought back to the rails by speeding up the trains?

Over long distances there is no contest. Even if trains averaged 125 miles per hour, they would still take eight hours to travel 1000 miles, as against the aircraft's two hours. Businessmen have shown conclusively that they will not tolerate surface speeds by abandoning the crack express trains such as the Empire State Express completely.

It is stated by some, however, that over distances of 200 to 500 miles trains averaging over 100 miles per hour will pay. Let us examine this.

The only route to which this applies is the Toronto-Montreal one. Cities justifying such a train will have to have a population over one million to generate enough traffic to make the project worthwhile. There are only three such cities in Canada, and Vancouver is too far away to be considered.

A super-fast train service between Toronto and Montreal (now 330 rail miles apart) would require a completely new track to be built. The existing track, built to join existing towns, to seek easy grades, and to cross rivers at right angles, is too crooked to allow hundred-mile-an-hour trains. Furthermore, existing track must handle heavy freight traffic. To mix freight trains averaging 25 miles an hour, with a top speed of 45 mph, with passenger trains travelling at 125 miles an hour, is completely impractical. The Japanese "bullet trains", the new French superspeed trains, and the British trains keep passenger and freight traffic separate. This stems from signalling dif-

Les gens voyagent à peu près deux fois plus en autobus qu'en train. Il y a peu d'espoirs de récupérer une bonne partie de cette clientèle, ceci pour les raisons suivantes:

- les autobus vont à des endroits où les trains ne peuvent se rendre parce qu'il n'existe pas de voies.
- les autobus vont aussi à des endroits plus commodes, car la majorité des voies ferrées ont été posées il y a un siècle, et les centres démographiques s'en sont éloignés.
- les trains ne peuvent pas faire d'arrêts intermédiaires comme les autobus quand un passager veut descendre au bord de la route.
- les autobus sont plus fiables que les trains car, contrairement à eux, ils peuvent contourner épaves, éboulements et autres obstacles.

L'avion est de quatre à dix fois plus rapide que le train. Cela veut dire que, sur les longues distances, il a un avantage insurmontable.

Vitesses relatives

Les gros réseaux de transport ont besoin des hommes d'affaires pour être rentables. Les gens qui rendent visite à des parents ou des amis voyagent durant les fins de semaine, les vacances et d'autres brèves périodes. Près de 57 pourcent de tous les voyages, y compris ceux en voiture particulière, sont faits pour affaires. Les hommes d'affaires constituent la seule catégorie de gens voyageant tous les jours de la semaine.

Se pose alors la question: peut-on ramener les hommes d'affaires au chemin de fer en augmentant la vitesse des trains?

Sur les longues distances, il n'y a pas de concurrence possible. Même si les trains faisaient du 125 milles de moyenne à l'heure, il leur faudrait quand même huit heures pour parcourir 1000 milles alors que l'avion en met deux. Les hommes d'affaires ont démontré qu'ils n'admettaient pas la vitesse des transports terrestres en délaissant complètement les trains express de prestige comme l'Empire State Express.

D'aucuns affirment toutefois que, sur les distances allant de 200 à 500 milles, des trains faisant plus de 100 milles de moyenne à l'heure seront rentables. Examinons un peu ce point.

La seule ligne pour laquelle cela vaut est Toronto-Montréal. Les villes justifiant un tel train devront avoir en effet une population de plus d'un million pour qu'il y ait suffisamment de passagers et que le projet vaille le coup. Il n'y a que trois villes de cette importance au Canada, et celle de Vancouver est trop éloignée pour être prise en considération.

La mise en service d'un train super-rapide entre Toronto et Montréal (distance ferroviaire actuelle: 330 milles) imposerait la construction d'une toute nouvelle voie. En effet la ligne actuelle, qui a été conçue pour relier les localités existantes, suivre les pentes les plus douces et franchir les rivières à angle droit, sinue trop pour des trains atteignant le cent milles à l'heure. Qui plus est, la ligne existante doit absorber un important trafic de marchandises. Il est absolument impossible de faire rouler des trains de marchandises faisant du 25 milles à l'heure, et ne dépassant pas le 45 en vitesse de pointe, sur les mêmes voies que des trains de passagers qui se déplacent à 125. Les «trains-obus»

ficulties, the need for super-elevation of rails on curves for different speeds, and different stopping and acceleration distances. To update the Montreal-Toronto line to handle 100 mph (not 125 mph) trains would cost $900,000,000, according to the estimate of the Transportation Development Centre in Montreal. The interest alone on such an amount would amount to more than $100,000,000 a year, which in turn would require 10,000,000 passages a year, assuming that each passage would net ten dollars. This would require nearly forty trains a day each way instead of the six now running. In short, traffic would have to increase 600% just to pay the interest on upgrading the line. This is obviously impossible.

Even if the trains were available, would businessmen continue to use aircraft instead?

At 100 miles per hour speeds, the Toronto-Montreal trip would take approximately 3½ hours start to stop. The return trip would therefore take seven hours.

Experience has shown however that businessmen overwhelmingly desire to go to the companion city, do their business, and return the same day. Aircraft flight times of 2½ hours or so for the return trip allow this quite handily. Train travel will use up the entire 4½ hours difference, and leave the businessman with a thirteen-hour working day. He will continue to fly. It is instructive to note that the DC-7 aircraft, with a speed of 350 mph, was driven out of service by jets with 550 mph. The difference between aircraft speed and the 125 mph which the newest trains possess is so great that the improvement in the surface speed is trivial.

It can therefore be concluded that regardless of what improvements are made in trains, businessmen will continue to fly. Without business travel, trains will never operate profitably. Therefore, the chance that VIA trains will ever operate profitably is vanishingly small.

Train Travel and Social Values

Train travel is popular and profitable under three circumstances:

- There is no alternate method of transportation.
- The population is dense.
- Travellers put little value on their time.

Examples are:

- Downtown Toronto. Population is dense, parking is difficult and expensive, and traffic is slow and congested. Therefore GO trains and subway trains are well-patronized.
- India. India is densely populated and the majority of the people do not possess autos. If Ontario had the same density of population as India it would have 300,000,000 people.

japonais, les nouveaux trains français à grande vitesse, et les trains de passagers britanniques utilisent des voies à part. Ceci est dû aux problèmes de signalisation, à la nécessité de surélever les voies dans les courbes pour d'autres vitesses, et aux différences dans les distances de freinage et d'accélération. Selon les estimations du Centre de développement des transports de Montréal, il en coûterait 900 000 000 dollars pour adapter la ligne Montréal-Toronto à des trains faisant du 100 (pas du 125) mph. Rien que l'intérêt dépasserait 100 000 000 dollars l'an, et exigerait en retour 10 000 000 de voyages par an si l'on part du principe que chaque voyage rapporterait dix dollars nets. Cela supposerait près de 40 trains par jour dans chaque sens, au lieu des six actuellement en service. Bref, simplement pour acquitter l'intérêt au titre de la rénovation de la ligne, il faudrait que le trafic s'accroisse de 600 pourcent. C'est manifestement impossible.

Et quand bien même les trains seraient disponibles, les hommes d'affaires ne continueraient-ils pas à prendre plutôt l'avion?

Avec des trains atteignant le 100 milles à l'heure, le voyage Toronto-Montréal demanderait environ 3h30, de gare à gare. L'aller et retour prendrait donc sept heures.

L'expérience a cependant démontré que l'énorme majorité des hommes d'affaires veulent pouvoir se rendre dans l'autre ville, traiter leurs affaires et revenir au cours de la même journée. Les temps de vol de l'ordre de 2h30 pour l'aller et retour rendent la chose assez facile. Avec le train, la différence de 4h30 absorbée par le voyage va faire passer la journée de l'homme d'affaires à treize heures. Celui-ci continuera donc à prendre l'avion. Il est intéressant de noter que le DC-7 volant à 350 mph s'est vu éclipsé par des turboréacteurs faisant du 550. La différence de vitesse entre les avions et les nouveaux trains atteignant 125 mph demeure si grande que le progrès de la vitesse terrestre en devient dérisoire.

Conclusion: quelles que soient les améliorations apportées au train, les hommes d'affaires continueront à prendre l'avion. Et sans leur clientèle, le train ne sera jamais rentable. Les chances de rentabiliser un jour le service de VIA sont donc de plus plus minces.

Train et valeurs sociales

Le train est populaire et rentable dans trois cas:

- s'il n'existe pas d'autre moyen de transport.
- si la densité démographique est importante.
- si le voyageur accorde peu d'importance au temps.

On peut citer comme exemples:

- le centre-ville de Toronto. La densité démographique y est élevée, le stationnement difficile et coûteux, et la circulation lente et encombrée. Les trains de GO TRANSIT et les métros sont donc bien utilisés.
- l'Inde. Le pays est densément peuplé et la majorité des gens n'ont pas de voiture. Avec la même densité démographique que l'Inde, l'Ontario compterait 300 000 000 d'habitants.

- Elderly vacationers. These people like to travel by train, since time is of little value to them. Train travel is rather more pleasant than bus travel, but bus travel is still available to them at about the same price. It is doubtful that the expenditure of half a billion dollars a year can be justified by the provision of additional luxury to a limited class.

Terminating train service will affect only a limited number of people. Businessmen do not travel by train, those who vacation by automobile do not use trains, and vacationers who travel long distances cannot spare the time to take long train journeys unless they are "train buffs". Alternate service by bus or by air is available everywhere, and modern air traffic control technology has made air travel as reliable and as safe as rail travel.

Conclusions

It is concluded that:

- Trains have been rendered obsolete by technological changes.
- Canada has neither the density of population nor the number of people to whom time has little value to justify railway travel.
- Alternate transportation by air or road is available to all destination at lower cost.
- Businessmen will not cease to travel by air in order to travel by train in Canada, no matter what improvements are made to railway travel.
- The cost of building a superfast rail service between Toronto and Montreal will be so high that this is completely impracticable.
- That the social disadvantages of dispensing with a rail passenger service will be negligible.

Recommendation

It is recommended that all passenger rail travel by VIA Rail be terminated.

(N.W. Emmott)
56 Archdekin Drive
Brampton Ontario
L6V 1Y5

- les vacanciers âgés. Ces personnes aiment voyager en train car le temps leur importe peu. Le train est relativement plus agréable que l'autobus, mais ils conservent la possibilité de voyager en autobus à peu près au même prix. Il est douteux qu'un service plus luxueux à une catégorie restreinte de gens puisse justifier de dépenser un demi-milliard de dollars par an.

L'interruption du service ferroviaire n'aura d'effet que sur un nombre limité de personnes. Les hommes d'affaires ne voyagent pas en train, les gens qui partent en vacances en automobile ne le prennent pas, et les vacanciers qui partent loin ne peuvent se permettre la longue durée du voyage ferroviaire à moins d'être des «fanas du train». On a aussi partout le choix de l'autobus ou de l'avion et, grâce aux techniques modernes du contrôle aérien, l'avion est devenu aussi sûr et fiable que le train.

Conclusions

La conclusion est que:

- avec l'évolution de la technique, le train est devenu un mode mode de transport dépassé.
- le Canada n'a pas la densité démographique suffisante, ni le nombre de gens auxquels le temps importe peu qu'il faut, pour justifier le transport ferroviaire.
- on peut se rendre à toutes les destinations par route ou par air à un moindre prix.
- les hommes d'affaires n'abandonneront pas l'avion au profit du train pour leurs déplacements au Canada quelles que soient les améliorations apportées au transport ferroviaire.
- un service de super-rapides entre Toronto et Montréal reviendrait si cher qu'il est tout-à-fait irréalisable.
- le fait de se passer d'un service ferroviaire de passagers présentera des inconvénients sociaux négligeables.

Recommandations

La recommandation est d'abolir le service de passagers de VIA Rail.

(N.W. Emmott)
56 Archdekin Drive
Brampton, Ontario

L6V 1Y5

APPENDIX "12-K"

R. H. Ferahian, ACGI, M.Sc,
DIC, MICE, C. Eng, Eng.
4998 Maisonneuve, # 1416,
Westmount, Quebec,
Canada H3Z 1N2.
March 19, 1984

The Clerk,
Standing Committee on Transport
and Communications,
The Senate, Ottawa, Canada K1A 0A4.

Dear Sir,

I submit this brief as a concerned citizen who has progressively over the last decade shunned the trains because of the quality and the unrealiability of the service.

From 1966 to 1971, while a research officer with the National Reserach Council in Ottawa, I used the CP and CN trains travelling between Montreal and Ottawa sometimes even couple of times every week. It was convenient for me to tke the train from CP's Westmount Station.

In 1976 and 1977 again while working in Ottawa, with DPW, I took the train often but from CN's downtown Central Station because no convenient trains stopped at the Westmount Station. For some months in 1981 while doing reserach in Ottawa, I again travelled sometimes several times a week between Montreal and Ottawa.

Between 1966 and 1971, late arrival of the trains was the exception rather than the rule. By 1981, it was the rule certainly for the trains I took and judging by some letters to the Editor of the Gazette, for example two from last April, 18th and 29th.* Because of the unreliability, limited schedule, bad smoke-filled air inside these trains, not to mention the cost, I switched to bueses which reached their destinations reliably on time even though they were not as comfortable as the trains. They certainly, moreover, were not much less smoke tainted especially when the driver smoked at the head of the no-smoking area.

The Swiss run their railways like clockwork across their country, should we not be able to do it at least between Montreal and Ottawa?

The train service on returning from Quebec City on 1978's Thanksgiving Day was so intolerable that I filed a complaint to Mr. J. Franck Roberts, the then newly appointed President of VIA Rail through my letter of October 12th, 1978* attaching list of signatures of the more than 40 passengers, including my sister and I, who had had to stand all throughout the journey. An edited version of a similar letter appeared in the Gazette on October 26, 1978*. The conditions described in my letter were shameful and inexcusable.

*Copies of all my letters, other letters or articles referred to here are attached herewith.

APPENDICE «12-K»

R. H. Ferahian, AGGI, M.Sc,
DIC, MICE, C.Eng. Eng.
4998 Maisonneuve, apt. 1416,
Westmount, Québec,
Canada H3Z 1N2.
Le 19 mars 1984

Le Greffier,
Comité permanent des transports
et des communications,
Le Sénat, Ottawa, Canada K1A 0A4.

Cher Monsieur,

Je soumets ce mémoire à titre de citoyen concerné qui, au cours des dix dernièrse années, a progressivement cessé de prendre le train, à cause du manque de qualité et de fiabilité du service.

De 1966 à 1971, j'étais agent de recherche au Conseil national de recherches à Ottawa, et je prenais les trains du CP et du CN pour voyager entre Montréal et Ottawa, à l'occasion deux fois par semaine. Je trouvais pratique la possibilité de prendre le train à la gare du CP à Westmount.

En 1976 et en 1977, travaillant toujours à Ottawa, au Ministère des travaux publics, je prenais souvent le train, mais à la gare centrale de Montréal, parce que les trains qui s'arrètaient à la gare de Westmount ne me convenaient pas. Pendant quelques mois, en 1981, faisant des recherches à Ottawa, j'ai encore eu l'occasion de voyager plusieurs fois par semaine entre Montréal et Ottawa.

Entre 1966 et 1971, les retards de trains étaient plutôt l'exception que la règle. En 1981, ils étaient certainement devenus la règle pour les trains que je prenais, et si l'on en juge par certaines lettres envoyés au rédacteur de la Gazette, par exemple deux lettres datées du 18 et du 19 avril.* Étant donné le manque d'exactitude, l'horaire réduit, l'atmosphère enfumée, malsaine, de ces trains, sans mentionner leur coût, je me suis mis à prendre l'autocar qui arrivait à destination à l'heure, bien qu'il soient moins confortable que le chemin de fer. En outre, leur atmosphère était également malsaine, surtout quand le chauffeur fumait dans l'espace réservé aux non-fumeurs.

Les suisses ont, dans tout leur pays, des trains qui sont précis comme des montres. Ne sommes-nous pas capables d'en faire autant, au moins entre Montréal et Ottawa?

Le jour de l'action de grâces 1978, le service de train au départ de Québec était tellement intolérable que j'ai porté plainte auprès de M. Frank Roberts, qui venait d'être nommé Président de Via Rail, en lui envoyant ma lettre du 12 octobre 1978*, et en y joignant une liste de signatures de plus de 40 passagers, dont ma sœur et moi-même, qui avaient dû rester debout pendant tout le voyage. La version éditée d'une lettre semblable a paru dans La Gazette du 26 octobre 1978*. Les conditions décrites dans ma lettre étaient honteuses et inexcusables.

*Vous trouverez ci-joint des copies de mes lettres, d'autres letres ou des articles mentionnées dans la présente.

In response, Mr. J.L. Moisan, Vice President of VIA Quebec, wrote to me in his letter of October 25th, 1978 that effective October 29th, VIA Rail will be "taking over CP Rail equipment and operations" and that "we intend . . . to make sure that steps will be taken to avoid recurrence of such lincidents". But such intolerable conditions continue seven years later judging by the recent reports, among others, "Via passengers' choice: Go baggage car or not at all " and "Passengers claim VIA Rail holiday trip resembled war film", The Gazette, Montreal, January 5th, 1984 and December 31st, 1983 respectively.

The birth of VIA Rail was heralded as the start of better passenger serivce for the Canadian public. My experiences indicate the opposite. The Canadian public, hopefully, will continue to insist that VIA Rail deiver on its promise. It is in this spirit that I send you this brief.

Finally, I would like to ask the committee to ponder on its' and VIA Rail's responsibility in the preservation of the best examples of our railway heritage. At present, our Westmount Station's future is uncertain. It is a piece of the historical, and architectural heritage of the nation that deserves to be saved.

Yours sincerely,

R. H. Ferahian.

Enclosures.

THE GAZETTE
Thursday, October 26, 1978

The way we were: CP passenger car in days past

Reader complains about CP passenger service

Returning on Thanksgiving Day from Quebec City, I found the conditions on the 1:35 p.m. CP train to Montreal were so bad that I feel I must complain.

The two-car train was full to capacity and on leaving Quebec City, nine passengers had to stand.

A total of 46 more passengers boarded the train by the time we reached Trois-Rivieres.

More than half the passengers were standing all the way to their destination in and around Montreal.

The aisles were so crowded that it was difficult to move. An old man getting off at Trois-Rivières got his leg caught in the luggage blocking the aisle and fell.

The journey was made even more uncomfortable as people were smoking everywhere.

Toward the end of the trip, there was no more drinking water to be had.

I would be surprised if the air in cattle cars were not cleaner than the air in this passenger train.

On my way to Quebec City on the 9:15 train from Montreal, one of the compartments did display a no smoking sign, but passenters were smoking just the same and the train officials did not object.

En réponse, M. J. L. Moisan, Vice-président de VIA Québec, m'a écrit, dans sa lettre du 25 octobre 1978, qu'à partir du 29 octobre, VIA Rail «prendra en charge la matériel et les opérations de CP Rail» et que «nous avons l'intention . . . de nous assurer que des mesures soient prises pour éviter la répétition de tels incidents». Mais de telles conditions intolérables existent toujours sept ans plus tard, si l'on en juge par des rapports récents, parmi lesquels, «le choix des voyageurs de VIA: voyager dans les wagons à bagages, ou ne pas voyager», et «les passagers disent qu'un voyage de vacances par Via Rail ressemblait à un film de guerre», La Gazette, Montréal, respectivement le 5 janvier 1984 et le 31 décembre 1983.

La naissance de VIA Rail a été saluée comme le début d'un service de passagers amélioré pour le public canadien. Mon expérience démontre le contraire. Il faut espérer que le public canadien continue à exiger de VIA Rail que les promesses soient tenues. C'est dans cet esprit que je vous envoie ce mémoire.

Finalement, j'aimerais demander au Comité de considérer que, comme VIA Rail, il a la responsabilité de conserver les meilleurs exemples de notre héritage ferroviaire. A l'heure actuelle, l'avenir de notre gare de Wetsmount est incertain. Or, c'est un élément de l'héritage historique, culturel et architectural de la nation qui mérite d'être sauvé.

Veuillez agréer l'expression de mes salutations distinguées

R. H. Ferahian

Pièces jointes

LA GAZETTE
Jeudi 26 octobre 1978

Comment c'était: une voiture de passagers du CP de jadis

Un lecteur se plaint du service de passagers du CP

Revenant de Québec le jour de l'action de grâce, j'ai trouvé les conditions dans le train CP de 13:35 à destination de Montréal tellement mauvaises que je pense qu'il faut que je me plaigne.

Le train de deux voitures était complet et, au départ de Québec, neuf passagers furent obligés de rester debout.

À Trois-Rivières, quarante-six passagers de plus étaient montés dans le train.

Plus de la moitié des passagers restèrent debout jusqu'à leur destination, à Montréal et ses environs.

Les couloirs étaient tellement bondés qu'il était difficile de bouger. Un vieil homme qui descendait à Trois-Rivières se prit la jambe dans les bagages qui bloquaient le couloir, et tomba.

Le voyage était d'autant moins confortable que les gens fumaient partout.

Vers la fin du voyage, il n'y avait plus d'eau potable.

Cela ne me surprendrait pas que l'air dans les fourgons à bestiaux soit plus pur que celui de ce train de passagers.

Dans le train de 9 h 15 de Montréal, à destination de Québec, il y avait dans l'un des compartiments une affiche portant la mention «non-fumeurs», mais les passagers fumaient quand même et les employés du train ne les empêchaient pas.

On the trip back to Montreal, the no smoking signs were not displayed.

Such conditions are intoletable.

When buying a ticket, a passenger expects a seat for it and a comfortable environment.

If just one car had been added, it too would have been more than full and no one would have had to stand for hours as many did. There is no excuse for not attaching another carriage to the train on a holiday.

The birth of VIA Rail was heralded as the start of better passenger service for the Canadian public.

My experiences indicate the opposite.

Does VIA Rail plan to make a profit by cutting the quality of its service?

We used to have a railway service second to none—but that was some time ago.

R. H. FERAHIAN
Westmount

R. H. Ferahian, M.Sc.(Eng), DIC,Eng.
4998 Maisonneuve, 1416
Westmount, Quebec
H3Z 1N2
Telephone: 489-7472
484-5492
October 12, 1978

Mr. J. Frank Robets,
President, VIA Rail Canada Inc.,
1801 McGill College Ave.,
Suite 1300,
Montreal H3A 2N4

Dear Mr. Roberts,

Returning on Thanksgiving Day after a long weekend in Quebec City, the condition of travel on the 1.35 p.m. CP train to Montreal was so bad that it has prompted me to file this official complaint.

The two-wagon train was full to capacity and on leaving Quebec City had nine extra standing passengers. More and more came on board enroute. At one time another 46, forty six, passengers, who boarded between Quebec City and Trois-Rivière had no seats. More than half if not two thirds of those were standing all the way to their destinations around Montreal. The attached list shows the names of these passengers; three could not give their names because they were CP employees; other three and a lady would not give their names—the lady told me because it would not be good for her husband.

There were so many standing passengers with their luggage blocking the isle that an old man disembarking in Trois-Rivières got his leg caught in one of the luggage straps and fell down just short of straight on his face.

The journey was made even more uncomfortable as there were passengers smoking everywhere. And to boot, halfway through the journey there was no more drinking water to be had.

Dans le voyage de retour à destination de Montréal, il n'y avait pas d'affiche «non-fumeurs».

De telles conditions sont intolérables.

Lorsqu'il achète un billet, le passager attend en contrepartie un siège et un voyage agréable.

Si l'on avait ajouté une voiture, elle aurait également été plus qu'à moitié pleine et personne n'aurait été obligé de rester debout pendant des heures, comme ce fut le cas pour de nombreux passagers. Il est inexcusable de ne pas avoir attaché une autre voiture au train un jour de vacances.

La naissance de VIA Rail a été saluée comme le début d'un service de passagers amélioré pour le public canadien.

Mon expérience prouve le contraire.

Est-ce que VIA Rail a l'intention de faire un profit en réduisant la qualité de son service?

Nous avions un service de chemins de fer unique—mais c'était il y a longtemps.

R. H. RERAHIAN
Westmount

R. H. Ferahian, M.Sc(Eng), DIC, Eng.
4998 Maisonneuve, apt 1416
Westmount, Québec
H3Z 1N2
Téléphone: 489-7472
484-5492
Le 12 octobre 1978

M. J. Frank Roberts,
Président, VIA Rail Canada Inc.,
1801 avenue McGill College,
Suite 1300
Montréal H3A 2N4

Cher M. Roberts,

Revenant le jour de l'action de grâce d'une longue fin de semaine à Québec, j'ai trouvé les conditions de voyage dans le train CP de 13 h 35 pour Montréal tellement mauvaises qu'elles m'ont incité à porter officiellement plainte, par la présente.

Le train de deux voitures était complet et, au départ de Québec, avait, en surnombre, neuf passagers debout. En route, de plus en plus de passagers sont montés. A un moment donné, 46, quarante six, passagers, montés entre Québec et Trois-Rivières, n'avaient pas de sièges. Plus de la moitié, si ce n'est les deux tiers de ces passagers restèrent debout pendant tout le voyage, jusqu'à leur destination, dans la région de Montréal. La liste jointe donne le nom de ces passagers; trois d'entre eux n'ont pas voulu donner leur nom, parce qu'ils étaient employés du CP; trois autres et une dame n'ont pas voulu donner leur nom—la dame m'a dit que cela causerait du tort à son mari.

Il y avait tellement de passagers debout, avec leurs bagages bloquant le couloir, qu'un vieil homme qui descendait à Trois-Rivières se prit les jambes dans une courroie de bagage et tomba presque sur le visage.

Le voyage était d'autant plus inconfortable qu'il y avait des passagers qui fumaient partout. Et de surcroît, à mi-chemin, il n'y avait plus d'eau potable pour les passagers.

This is not transportation for cattle but people. I would not be surprised if the air i the cattle carts was not cleaner. Although on the 9.15 train from Montreal on Saturday the 7th, one of the compartments did display the no-smoking sign some passengers were smoking all the same and the train officials did not stop them. On the way back on Thanksgiving Day, the no-smoking signs were **not** displayed, making the two cars, loaded beyond capacity as they were and described earlier, a free for all smokers.

Such conditions are intolerable as I should say untolerable. If tickets are sold, the passenger expects a seat for it and a comfortable travel environment. As a train compartment takes about eighty passengers, thus more than half a car would have been filled by the standing passengers who did not for ten minutes or so but some for more than three hours. There is no excuse for not attaching another carriage, especially on such a holiday.

The birth of VIA Rail was heralded as the start of better passenger service for the Canadian Public. Certainly the experience of those travelling on this Thanksgiving Day train indicates otherwise. If this is how VIA Rail plans to make a profit by cutting the quality of its services?

I urge you, Sir, to persue this matter and correct it. We used to have a railway service second to none. If we can't have that at least we can do without such untolerable service. In the meantime, I believe VIA Rail owes an explanation and a refund to all those passengers whose names are on the attached list.

Yours sincerely,

R. H. Ferahian

Enclosure: List of standing passengers.
Delivered by the writer.

80 person
7/10/78
S. H. Ferahian
R. H. FerahianWestmount 4998 Maisonneuve QC-ML
R. Kupecz Portneuf-Mtl
L. Farnsworth 12 Cambpell-Mtl West Portneuf-Mtl
P. Raymond Montréal Portneuf-Mtl
R. Côté Portneuf Montréal
Carole Naud Q. C. Trois-Rivières
Guy La Bonté Q. Trois-Rivières
Antonio Torrenti: Q. C. Montréal
Hélène Torrenti Q. C. Montreal
Mary Millnine Portneuf-Montreal
Céline Lachance Pont-Rouge Montréal Ouest
Danielle Frenette Lachevrotère-Park ave Eric St Laurent
Eric St Laurent aussi Vendredi 7/10/79
Stéphane St Laurent
Hermance Lefevbre St. AugustinTR
Ginette Sauvageau Chevrotière-Jean Talon
André Cloutier La Parade-Montréal
Robert Sullivan Ancienne Lorette Montréal

Il ne s'agit pas de transport de bestiaux, mais de transport de personnes. Cela ne m'étonnerait pas que l'air soit plus propre dans les fourgons à bestiaux. Il y avait dans l'un des compartiments du train de 9 h 15 de Montréal, le samedi 7, des affiches portant la mention non-fumeurs, mais des passagers fumaient quand même et les employés du train ne les empêchaient pas de fumer. Au retour, le jour de l'action de grâces, les affiches non-fumeurs avaient été enlevées, et par conséquent, les deux wagons, bondés comme nous l'avons décrit plus haut, étaient envahis par les fumeurs.

De telles conditions sont intolérables et, devrais-je dire, on ne peut les tolérer. Quand il achète un billet, un passager attend en contrepartie un siège et un voyage agréable. Étant donné qu'une voiture de train contient environ quatre-vingt passagers, plus d'une demi-voiture aurait été remplie par les passagers debout, qui restèrent debout non pas une dizaine de minutes, mais certains plus de trois heures. Il est inexcusable de ne pas avoir attaché d'autres voitures, surtout un tel jour de congé.

La naissance de VIA Rail a été saluée comme le début d'un service de passagers amélioré pour le public canadien. Il est évident que l'expérience de ceux qui voyageaient en train ce jour de l'action de grâces démontre le contraire. Est-ce la manière dont VIA Rail a l'intention de faire un bénéfice, e diminuant la qualité de son service?

Je vous demande instamment, Monsieur, de vous occuper de cette situation, et de la corriger. Nous avions un service de chemins de fer unique. Si nous ne pouvons avoir cela, au moins nous ne devrions pas avoir un service aussi intolérable. En attendant, je pense que VIA Rail doit une explication et un remboursement à tous les passagers dont les noms figurent sur la liste ci-jointe.

Veuillez agréer l'expression de mes salutations les plus distinguées.

R. H. Ferahian

Pièce jointe: Liste des passagers debout
Livrée par l'auteur.

Compartiment de 80 personnes
7/10/78
S. H. Ferahian
R. H. FerahianWestmount 4998 Maisonneuve Q-ML
R. Kupecz Portneuf-Mtl
L. Farnsworth 12 Cambpell-Mtl West Portneuf-Mtl
P. Raymond Montréal Portneuf-Mtl
R. Côté Portneuf Montréal
Carole Naud Q. Trois-Rivières
Guy La Bonté Q. Trois-Rivières
Antonio Torrenti Q. Montréal
Hélène Torrenti Q. Montréal
Mary Millnine Portneuf-Montréal
Céline Lachance Pont-Rouge Montréal Ouest
Danielle Frenette Lachevrotère-Park ave Eric St Laurent
Éric St Laurent aussi Vendredi 7/10/79
Stéphane St Laurent
Hermance Lefevbre St. AugustinTR
Ginette Sauvageau Chevrotière-Jean Talon
André Cloutier La Parade-Montréal
Robert Sullivan Ancienne Lorette Montréal

John Sullivan Montréal
Rollande Sullivan Montréal
R Leblanc Québec Montréal
The following got on at Trois Rivières
Mrs Yolande Buckley
Dr. Joyce W. Buckley
Mrs. Nancy Poichuck
M. Mathilde Duval
Mme Marianne Duval
P. Bell
F. McGregor QCMontréal
P. Pasche Q C Montréal
René Colbert TR-Montréal
T. Barakett TR-Mtl
Patrick LaFrance TR-Mtl
Denis Rancourt TR-Montréal
Marcel Rancourt TR-Mtl
Denis Martel TR-Mtl
Guy LaperrièreTR-Mtl
François Henfield TR-Mtl
Gilles Henfield TR-Mtl
Luc Mancé TR-Mtl
3:30 No drinking Water on train
3 standing passengers employees of CP did not sign

October 25, 1978

Mr. R. H. Ferahian, M.Sc. (Eng.) DIC, Eng.
4998 Maisonneuve, 1416
Westmount, Que.
H3Z 1N2

Dear Mr. Ferahian:

Mr. Frank Roberts, President, VIA Rail Canada Inc. has asked me to reply to your letter dated October 12, 1978, concerning your trip between Quebec City and Montreal on the CP Rail train 153, on Thanksgiving Day, as that part of the territory is placed under my responsibility.

The situation which you describe must have indeed been intolerable and should never have taken place. I thank you for bringing it to our attention. These incidents, however inconvenient, were beyond the responsibility of VIA Rail Canada at the time of their occurrence. Indeed, we are taking over CP Rail equipment and operations on October 29, 1978. Until then, only Marketing and On-Board Services are under our jurisdiction.

Of course, October 29 being only days away, we intend to process your complaint through VIA channels and make sure that steps will be taken to avoid a recurrence of such incidents.

As soon as we will have all the elements on hand for action, needless to say that our Marketing and Operation people will take appropriate corrective steps.

VIA Rail Canada appreciates comments from passengers bringing unsatisfactory service to its attention. The most undesirable situation is when dissatisfied passengers decide not to use our service in the future and relate their unfortunate experience to potential train travellers. When complaints are

John Sullivan Montréal
Rollande Sullivan Montréal
R Leblanc Québec Montréal
Les soussignés sont montés à Trois-Rivières
Mme Yolande Buckley
Dr Joyce W. Buckley
Mme Nancy Poichuck
M. Mathilde Duval
Mme Marianne Duval
P. Bell
F. McGregor Q-Montréal
P. Pasche Q-Montréal
René Colbert TR-Montréal
T. Barakett TR-Mtl
Patrick LaFrance TR-Mtl
Denis Rancourt TR-Mtl
Marcel Rancourt TR-Mtl
Denis Martel TR-Mtl
Guy Laperrière TR-Mtl
François Henfield TR-Mtl
Gilles Henfield TR-Mtl
Luc Mancé TR-Mtl
3:30 pas d'eau potable dans le train
3 passagers debout employés du CP n'ont pas signé

Le 25 octobre 1978

M. R. H. Ferahian, M.Sc(Eng.) DIC, Eng.
2998 Maisonneuve, apt. 1416
Westmount, Que.
H3Z 1N2

Cher M. Ferahian,

M. Frank Roberts, Président de VIA Rail Canada Inc., m'a demandé de répondre à votre lettre du 12 octobre 1978, concernant votre voyage entre Québec et Montréal sur le train 153 de CP Rail, le jour de l'action de grâce, car je suis responsable de cette région.

La situation que vous décrivez devait vraiment être intolérable, et n'aurait jamais dû se produire. Je vous remercie de nous l'avoir signalée. Ces incidents, quel que soit le dérangement qu'ils aient causé, n'étaient pas du ressort de VIA Rail à l'époque où ils se sont produits. En effet, c'est le 29 octobre 1978 que nous prenons en charge le matériel et les opérations de CP Rail. Jusqu'à cette date, nous ne sommes responsables que de la commercialisation et des services à bord.

Naturellement, étant donné que le 29 octobre n'est qu'à quelques jours de distance, nous avons l'intention de nous occuper de votre plainte dans le cadre de VIA Rail, et de nous assurer que des mesures soient prises pour éviter que de tels incidents se reproduisent.

Soyez assuré que, dès que nous aurons réuni tous les éléments nécessaires, nos gens de la commercialisation et des opérations prendront les mesures correctives appropriées.

VIA Rail Canada aime recevoir les commentaires de passagers, qui lui signalent des déficiences de service. La situation la moins désirable est celle où des passagers mécontents décident de ne plus utiliser nos services, et racontent leurs expériences malheureuses à des voyageurs potentiels. Quand nous recevons

received, it provides us with the opportunity to investigate and take corrective action to improve our services.

Thank you for your letter and I hope that you will have again the opportunity to travel by train under more ideal conditions.

J. L. Moisan

'There are not enough VIA trains to carry the traffic.'

'Train service terrible'
Gazette, April 18/83

During the past several weeks, you have published letters concerning the disgraceful service on the Montreal-Ottawa VIA Rail line.

Writers have complained about crowded conditions, with standing room only, where passengers getting off at Dorval have had to hold their luggage over their heads and struggle for the exit.

Regular equipment on most runs is two dayliner cars. These were increased to three cars for a short time, but when VIA managers realized traffic would be heavy around Easter and school break time, a reduction was made to two cars.

Easter Monday, with passengers embarking at Alexandria for Ottawa, and finding no seats on this miniature, two-car train, a petition was circulated right on the train in a desperate effort to appeal for better service.

Surely the people responsible for this will wake up and try to live up to their TV ads, making train travel appear so efficient on the famous Montreal-Ottawa-Windsor corridor.

With all the lines that have been dropped, and all the new LRCs, there must be some spare equipment available.

MILTON MacDONALD
Lancaster, Ont.

82 Gazette, April 29/83

'Rail service is terrible'

VIA Rail is guilty of an atrocious punctuality performance and generaly mismanagement of taxpayer's funds.

I have taken VIA's pride and joy, the LRC train, from Montreal to Toronto or Ottawa on five occasions. Never once was it even close to being on time.

The delays ranged from one to six hours beyond the scheduled arrival time. The reason for the delays was never given.

Another thing that amazes me is the number of employees who seem to perform absolutely no useful function. This is in spite of VIA's multimillion dollar deficit that is footed by taxpayers.

On a typical trip, one first has to show his ticket to two people standing at the gate leading down to the train. The one encounters about four more employees whose job it is to point

des plaintes, nous avons la possibilité de prendre des mesures pour corriger les déficiences et améliorer notre service.

Je vous remercie de votre lettre et espère que vous aurez encore l'occasion de voyager par train, dans des conditions plus idéales.

J. L. Moisan

«Il n'y a pas assez de trains VIA pour assurer le service.»

«Service ferroviaire terrible»
La Gazette, 18 avril 83

Depuis un certain nombre de semaines, vous publiez des lettres sur le service épouvantable fourni par VIA Rail sur la ligne Montréal-Ottawa.

Les auteurs de ces lettres se sont plaints que les trains étaient bondés, qu'il n'y avait que des places debout, et que les passagers à destination de Dorval devaient tenir leurs bagages sur leur tête, et se battre pour arriver à descendre.

Le matériel affecté à la plus grande partie du service consiste en deux voitures de jour. On fit passer ce nombre à trois pendant une courte période, mais quand les dirigeants de VIA réalisent qu'il y aurait beaucoup de passagers à Pâques et pendant les vacances scolaires, ils réduirent ce nombre à deux voitures.

Le lundi de Pâques, les passagers à destination d'Ottawa qui montaient à Alexandria ne trouvèrent pas de places assises sur ce train miniature, et on fit circuler une pétition dans le train même, dans un effort désespéré pour obtenir un meilleur service.

Il est certain que les gens responsables de cette situation finiront par se réveiller, et qu'ils essayeront de ne plus faire mentir leur publicité à la télévision qui dépeint l'efficience des voyages en train dans le fameux corridor Montréal-Ottawa-Windsor.

Avec toutes les lignes qui ont été abandonnées, et tous les nouveaux trains LCR, il doit y avoir du matériel en trop, disponible.

MILTON MacDONALD
Lancaster, Ont.

Gazette 82 le 29 avril 83

«Le service ferroviaire est terrible»

VIA Rail est coupable d'un manque d'exactitude épouvantable, et en général de mauvaise gestion des fonds publics.

J'ai pris cinq fois le train LRC, la fierté et la joie de VIA, de Montréal à Toronto ou Ottawa, il n'a jamais été, même approximativement, à l'heure.

Les retards étaient de une à six heures, par rapport à l'heure d'arrivée prévue.La raison de ces retards ne fut jamais donnée.

Une autre cause d'étonnement est pour moi, le nombre d'employés qui semblent ne remplir aucune fonction utile. Et cela en dépit du déficit de plusieurs millions de dollars, qui est comblé par le contribuable.

Lors d'un voyage type, on doit d'abord présenter son billet à deux personnes debout devant le portillon d'accès au train. Puis, on rencontre environ quatre autres employés dont le

out to you where the train is standing, as if it weren't already painfully obvious.

Aboard a typical five-car train, there are about 20 conductors or assistant conductors whose job it is to check your ticket for the third time, and then gossip, play cards etc.

All of this could be done by one person.

Finally, when (and if) one finally arrives at the destination, there are at least half a dozen more employees whose job it is to watch people as they walk from the train to the station, and to apologize for the train being late.

Perhaps even some management advice from Quebecair wouldn't hurt.

J. WALKER
Montreal

The GAZETTE, Montreal, Thursday, January 5, 1984
Via passengers' choice:
Go baggage car or not at all

By CLAUDIA CATTANEO
of The Gazette

Via Rail's passenger service to and from Montreal was "disastrous" over the Christmas holidays, the head of a transit users' lobby group said yesterday.

Guy Chartrand, president of Transport 2000, said some trains arrived at Central Station as much as 40 hours behind schedule.

And up to 50 "furious" passengers who travelled Tuesday on a Via Rail train from Chicoutimi said their train was so packed they were told to ride in the baggage car "with dogs and cats and dog excrement."

Passenger Jean Quintal, 34, who took the train from Lac Édouard, a small town about 70 km northeast of La Tuque, with his wife Viane Blais, 30, and 22-month-old son Jean-Frederick, compared the seven-hour train trip to "the trains that transported Jews to German concentration camps."

Quintal said the passengers, including senior citizens and children, were "furious" and "some did not want to pay" or show their tickets.

"It's the first and the last time I take Via Rail," he said.

The train ride from Chicoutimi, scheduled three times a week, normally takes 9½ hours.

Jean Boissard, 35, another passenger who boarded the train at Lac Édouard with his wife Audette, 35, daughter Benedicte, 3, and son Julien, 8, said he felt "morally insulted."

Boissard said he plans to file complaints with the Transport Department and his member of Parliament.

Via Rail official Marcel Bordeleau said the passengers were told to ride on the baggage cars because there was no more space.

travail consiste à indiquer l'emplacement du train, comme si l'on ne le connaissait pas déjà.

A bord d'un train normal de cinq voitures, il y a environ vingt contrôleurs ou aides-contrôleurs, dont le travail consiste à vérifier votre billet pour la troisième fois, à bavarder, à jouer aux cartes, etc . . .

Une seule personne pourrait faire tout cela.

Finalement, quand (et si) on arrive à destination, il y a au moins une demi-douzaine d'employés supplémentaires, dont le travail consiste à surveiller les gens qui marchent du train à la gare, et à s'excuser du retard du train.

Peut-être que même Québécair pourrait donner des conseils de gestion.

J. WALKER
Montréal

La Gazette, Montréal, jeudi 5 janvier 1984
Le choix des passagers de Via:
voyager dans des wagons à bagages ou ne pas voyager

par CLAUDIA CATTANEO
de la Gazette

Le service de passagers de VIA Rail en provenance et à destination de Montréal était «désastreux pendant les vacances de Noël, a déclaré le dirigeant d'un groupe de pression d'utilisateurs de transports.

Guy Chartrand, président de Transport 2000, a déclaré que certains trains arrivèrent à la gare de Montréal avec un retard qui pouvait atteindre 40 heures.

Et jusqu'à 50 passagers «furieux», qui ont voyagé mardi dans un train de Via Rail en provenance de Chicoutimi, ont dit que leur train était tellement bondé qu'on leur a demandé de voyager dans le wagon à bagage, «avec les chiens et les chats, et les excréments de chiens.»

Le passager Jean Quintal, 34 ans, qui accompagné de sa femme Viane Blais, 30 ans, et de son fils agé de 22 mois, Jean Frédérick, a pris le train au Lac Édouard, petite ville située à environ 70 km au Nord-Est de la Tuque, a comparé le voyage en train de sept heures «aux trains qui amenaient les juifs aux camps de concentration allemands.»

D'après Quintal, les passagers, y compris les personnes agées et les enfants, étaient «furieux», et «certains refusaient de payer» ou de montrer leur billet.

«C'est la première et la dernière fois que je prends Via Rail,» a-t-il dit.

Le voyage en train en provenance de Chicoutimi, qui a lieu trois fois par semaine, prend normalement neuf heures et demie.

Jean Boissard, 35 ans, autre passager ayant pris le train à Lac Édouard avec sa femme Audette, 35 ans, sa fille Bénédicte, 3 ans, et son fils Julien, 8 ans, a dit qu'il se sentait «moralement insulté.»

Boissard a déclaré qu'il avait l'intention de porter plainte auprès du ministère des Transports et de son député.

D'après Marcel Bordeleau, employé de Via Rail, on avait demandé aux passagers de voyager dans le wagon à bagages parce qu'il n'y avait plus de place.

He said the passengers were given an option: To not take the train.

However, Boissard said there are no buses at Lac Édouard and only a dangerous, half-paved road connecting it to other towns.

"When you have to go back to work, have two children and no other way of getting back you have to get on the train.»

Transport 2000 wrote in a report mailed to federal Transport Minister Lloyd Axworthy this week that only three of 24 trains scheduled to depart from Central Station between Dec. 15 and Dec. 26 left on time.

The trains monitored were headed to Quebec City, the Gaspe and Halifax.

Although Via Rail recorded a 15-per-cent passenger increase compared to last year's Christmas holiday, Chartrand said hundreds were "angry" at the delays.

Chartrand said many other "horror stories" were told by passengers who called his group to denounce Via Rail's poor performance.

Some 600 passengers from Halifax arrived in Montreal almost 24 hours behind schedule Dec. 30. The daily ride should take about 20 hours. The Ocean was held up by the derailment of another train at Amqui in the Gaspe, which arrived 12 hours late Dec. 28.

Via Rail is still investigating the cause of the derailment.

Most of the trains were booked solid for the holidays, but Bordeleau said Via Rail would not give the number of passengers.

He said the delays, which were much greater than last year at the same time, have been caused by had weather and old equipment.

Some trains now being used by Via Rail, he said, were manufactured in the 1930s.

"We need a new fleet," Bordeleau said. "There's nothing we can do about it until we get new equipment."

The federal government announced in mid-December that more than $300 million would be spent on new maintenance centres for passenger trains in Winnipeg, Toronto, Montreal and Halifax.

Bordeleau said 50 new cars and 10 new locomotives which were ordered two years ago are expected to be on the tracks this year.

Transport 2000's survey found that none of the Montreal-bound trains from Halifax or the Gaspe arrived on time between Dec. 16 and Dec. 26.

Trains from the West Coast arrived with delays of up to 40 hours, the report says. The ride should take about 87 hours.

«This is not what we call a very dependable service," The report says.

D'après lui, les passagers avaient une alternative: ne pas prendre le train.

Cependant, Boissard a déclaré qu'il n'y avait pas d'autocar au Lac Édouard et que seule, une route dangereuse, à moitié pavée, reliait le Lac Édouard aux autres villes.

«Quand on doit retourner au travail, on a deux enfants et il n'y a pas d'autre moyen de transports, il faut prendre le train.»

Transport 2000 a indiqué dans un rapport envoyé cette semaine Lloyd Axworthy, ministre fédéral des transports, qu'uniquement trois des vingt-quatre trains devant quitter la gare centrale entre le 15 décembre et le 26 décembre étaient partis à l'heure.

Les trains étudiés allaient à Québec, en Gaspésie et à Halifax.

Le nombre de passagers de Via Rail a augmenté de 15 pour cent par rapport à la période de vacances de l'année dernière, mais, d'après Chartrand, des centaines de passagers étaient mécontents à cause des retards.

Chartrand a déclaré que les passagers qui appelaient son groupe pour se plaindre du mauvais sevice de Via Rail ont raconté un grand nombre d'autres «histoires d'horreur».

Quelques 600 passagers en provenance de Halifax sont arrivés à Montréal, le 30 décembre, avec presque 24 heures de retard. Le voyage, offert quotidiennement, devrait se faire en une vingtaine d'heures. Le 28 décembre, l'Océan a été retardé à Amqui, en Gaspésie, par le déraillement d'un autre train, ce qui occasionna 12 heures de retard.

Via Rail enquète encore sur les causes du déraillement.

La plupart des trains n'avaient plus de places libres pour les vacances, mais Bordeleau a déclaré que Via Rail ne voulait pas communiquer le nombre de passagers.

D'après lui, les retards, qui étaient beaucoup plus nombreux que l'an dernier à la même époque, étaient dus au mauvais temps et au vieillissement du matériel.

Certains trains utilisés à l'heure actuelle par Via Rail, a-t-il dit, datent des années 30.

«Nous avons besoin d'une flotte nouvelle,» a dit Bordeleau. «Il n'y a rien qu'on puisse faire en l'absence de matériel nouveau.»

Le gouvernement fédéral a annoncé en mi-décembre que plus de 300 millions de dollars allaient être dépensés pour des centres nouveaux d'entretien de trains de passagers à Winnipeg, Toronto, Montréal et Halifax.

Bordeleau a déclaré que 50 voitures et 10 locomotives nouvelles, commandées il y a deux ans, allaient être mises en service cette année.

L'étude de Transport 2000 indique qu'entre le 16 décembre et le 26 décembre, aucun train à destination de Montréal, en provenance de Halifax ou de la Gaspésie, n'est arrivé à l'heure.

Les trains en provenance de la Côte Ouest sont arrivés avec des retards pouvant atteidnre 40 heures, dit le rapport. Le voyage devrait prendre environ 87 heures.

«Ce n'est pas ce qu'on appelle un service très fiable,» dit le rapport.

Passengers claim
VIA Rail holiday trip
resembled war film

The Gazette, December 31/83

Gazette Ottawa Bureau

OTTAWA—Angry complaints and petitions are being sent to federal Transport Minister Lloyd Axworthy over a VIA Rail train ride from Montreal to Chicoutimi that one passenger described as:

"Like a scene from one of those war movies where you see refugees crammed into rail cars."

David Delaney of Ottawa said the Dec. 23 trip took over 12 hours, four more than scheduled, and was "the worst I've ever experienced in my life."

Delaney had to stand from Quebec City to Chicoutimi in order to allow his two small children to sleep in the cramped car.

"The car was right out of the 1920s," he said. "There was no toilet. There was no running water. The heat could not be controlled so that it was either 100 degrees or, when you opened the doors, 20 degrees."

He said "the seats were right off a school bus."

Suzanne Labonte-Boily of Hull said she signed one of several petitions circulated by passengers on the six-car train that were being sent to Axworthy.

She said she is also sending a letter to Axworthy saying passengers "were treated like pigs."

She said that, when the train stopped at Shawinigan, about 70 people got on and many were forced to ride in the baggage car.

Cedric Jennings, a Montreal VIA official, said the Christmas and New year's rush required every piece of equipment to be pressed into service, including some cars with defects.

He said much of VIA's equipment is 30 to 35 years old and 15 per cent has yet to be refurbished.

The problem, Jennings said, is "30 years of neglect of passenger service in this country," which VIA is trying to correct by developing new cars.

The federal government announced in mid-December that more than $300 million would be spent on new maintenance centres for passenger trains in Winnipeg, Toronto, Montreal and Halifax.

Les passagers disent qu'un voyage de vacances par VIA Rail ressemblait à un film de guerre

la Gazette, 31 décembre 83

Bureau d'Ottawa de la Gazette

OTTAWA—Des passagers en colère envoient actuellement des lettres et des pétitions au Ministre fédéral des transports, Lloyd Axworthy, au sujet d'un voyage en train de Montréal à Chicoutimi, que l'un des passagers a décrit

«comme une scène de l'un de ces films de guerre où l'on voit des réfugiés entassés dans des wagons de chemin de fer.»

D'après David Delaney, d'Ottawa, ce voyage du 23 décembre prit plus de 12 heures, quatre heures de plus que prévu, et fut «le pire que j'ai jamais eu dans ma vie.»

Delaney dut voyager debout de Québec à Chicoutimi pour permettre à ses deux jeunes enfants de dormir dans le compartiment bondé.

«La voiture datait des années vingt,» dit-il. «Il n'y avait pas de toilettes. Il n'y avait pas d'eau courante. On ne pouvait pas contrôler la température, aussi il faisait soit 100 degrés, soit, quand on ouvrait les protes, 20 degrés.»

«Les sièges,» dit-il, «sortaient d'un autobus scolaire.»

Suzanne Labonté-Boily, de Hull, nous a décalré qu'elle avait signé l'une des nombreuses pétitions circulant parmi les passagers du train à six voitures, et envoyées à Axworthy.

Elle nous a dit qu'elle allait également envoyer une lettre à Axworthy, pour lui dire que les passagers «étaient traités comme des cochons.»

Lorsque le train s'arrêta à Shawinigan, dit-elle, 70 personnes environ montèrent, et de nombreux passagers furent obligés de voyager dans le wagon à bagages.

Un employé de VIA de Montréal, Cedric Jennings, nous a déclaré que l'affluence de Noël et du Jour de l'an avait nécessité l'utilisation de tout le matériel, y compris des voitures deffectueuses.

D'après lui, une grande partie du matériel de VIA a 30 à 35 ans, et 15 pour cent de ce matériel n'ont pas encore été modernisés.

Le problème, dit Jenning, est que, «dans ce pays, on a négligé pendant trente ans le service de passagers»; Via essaye de corriger cette situation en créant des voitures nouvelles.

Le gouvernement fédéral a annoncé en mi-décembre que plus de 300 millions de dollars allaient être dépensés pour créer de nouveaux centres d'entretien de voitures de passagers à Winnipeg, à Toronto, à Montréal et à Halifax.

APPENDIX "12-L"

March 24, 1984

Standing Committee on Transportation and Communication
VIA Rail Canada, Inc.

Gentlemen:

In the present case I will limit myself to comments, observations, and suggestions.

I am what you might call an "amateur", a devotee of passenger trains. I have used this form of transportation on several occasions in Canada, in the U.S.A. as well as in Europe.

In the present case, it is obvious that VIA Rail cannot survive, cannot find breathing space: CN and CP jealously guard the monopoly which makes of VIA a second rate carrier, without any resources, any means of improving its situation.

For example:

— thirteenth and fourteenth billings. . .

— the difficulty in adding additional coaches to trains when it is necessary.

— the lack of training of many VIA employees on trains which come out of CN and CP's junk yards.

— secondary lines too often used for passenger service to the detriment of freight trains which have priority. . .

VIA's image:

This company seems to be trying so hard to create a favourable image that they forget the essentials: for these people it is very important to roll with over 70 to 75% capacity without any thought of the difficulties when there are additional passengers.

Suggestions:

When a transcontinental inter-city train is more than two hours late, a special train should cover the last part of the trip, thereby providing better service to the passengers using this end of the service.

The radio can easily be used to know the number of passengers to be picked up at intermediary stations. Places could then be reserved for these passengers rather than leaving them to their own devices.

Also, it would be simple to open two doors at these intermediary stations: one to allow passengers to disembark and the other to embark. The stops would then be shorter at each station.

Montreal South Shore:

With LRC trains using the North Shore between Montreal and Quebec City, four important stations on the network are likely to lose their passenger service. These are St. Lambert,

APPENDICE «12-L»

le 24 mars 1984.

Comité permanent des transports et communications, Via Rail Canada Inc.

Messieurs,

Dans le cas qui m'intéresse je me bornerai qu'à des remarques, des constatations, des suggestions.

Je suis ce qu'on peut appeler un amateur, un fervent des trains voyageurs. J'ai voyagé à plusieurs reprises par ce mode de transport, tant au Canada, aux U.S.A. qu'en Europe.

Dans le cas présent, il est évident que Via ne peut vivre, ne peut respirer: les deux compagnies C.N. — C.P. gardent jalousement le monopole qui fait de Via un transporteur minable sans aucune ressource, aucun moyen d'améliorer sa situation:

Des exemples:

— les 13ième et 14 ième factures. . .

— la difficulté d'ajouter aux trains des voitures supplémentaires quand la chose est nécessaire. . .

— le manque de formation de plusieurs employés Via sur les trains qui sont les rescapés des trains de marchandises CN — CP.

— les voies secondaires trop souvent utilisées par des convois de passagers au détriment des trains de marchandises qui eux ont priorité. . .

Image de Via:

Cette compagnie semble vouloir se créer une image tellement favorable qu'on oublie souvent le principal: pour ces gens il est très important de rouler avec plus de 70 à 75 pour cent d'occupation sans prévoir les difficultés lorsqu'idl arrive un surplus de passagers. . .

Quand un train interurbain transcontinental ou autre a plus de deux heures de retard, un train spécial devrait couvrir la dernière partie du trajet, évitant ainsi des désappointements aux voyageurs de cette dernière partie de trajet.

Aux gares intermédiaires, il serait facile avec la radio de savoir le nombre de passagers à prendre. Ainsi on pourrait réserver des places à ces nouveaux arrivants plutôt que de les laisser à eux-mêmes.

A ces gares intermédiaires, il serait facile d'ouvrir deux portes: une servant à laisser descendre, l'autre pour faire monter les gens. Ainsi, l'arrêt serait beaucoup plus court à chacune des gares.

Rive-Sud de Montréal:

Avec la circulation des trains LRC par la rive-nord entre Montréal et Québec, quatre gares importantes du réseau sont susceptibles de perdre leurs services de trains de passagers; il

St-Hyacinthe, Drummondville, and Charny. These four cities, located on CN's main line, have enjoyed rail service for some fifteen years, thus attracting many new customers to VIA Rail.

Therefore, these cities should not be neglected in the coming changes in order to conserve a regional service between Montreal and Quebec City, a service which could be complementary to the North Shore trains.

The foregoing are a few thoughts which I think merit consideration.

Yours truly,

Gilles Fortin
300 Melançon
Drummondville

s'agit de St-Lambert, St-Hyacinthe, Drummondville et Charny. Ces quatre villes qui sont situées sur la voie principale du CN ont bénéficié depuis une quinzaine d'années d'un service fort apprécié et ont ainsi permis à Via de s'attirer beaucoup de clientèle nouvelle.

On devrait donc ne pas négliger ces villes lors de ce changement pour conserver un service régional entre Montréaé et Québec, service qui pourrait en être un de complimentarité aux trains de la rive-nord.

Voilà je pense quelques réflexions qui méritent considération.

Bien vôtre,

Gilles Fortin
300 Mélançon
Drummondville
J2C 4R4

APPENDIX "12-M"

March 28, 1984

Standing Committee on Transportation
and Communication
The Senate
Ottawa, Ontario

Mr. Léopold Langlois, Chairman

Please find attached a copy of a brief concerning the national passenger rail service offered by VIA RAIL CANADA INC.

Its intent is to improve the efficiency of the network.

Thank you for your attention.

Yours truly

Gérard Fréchette
1871 3rd line, St-Majorique BM 650
RR4 Drummondville

Having the opportunity of studying transportation at the Universities of Sherbrooke and Montreal in the context of courses in geography, administration and urban management;

having had the opportunity of travellig by train in France during a course in transportation;

having had the opportunity of working for VIA Rail as a student;

I believe it is important to make a few comments with an aim to making the network mor effective.

1. Reserve lines strictly for passenger service in the Windsor-Toronto-Montreal-Quebec City economic axis.
2. Foresee a reasonable length of time for the trip from Halifax to Vancouver.
3. Foresee in Quebec

   (a) Effective service for the centre town areas of regional capitals.

   (b) A Montreal-Quebec City axis with an additional reserve line passig by Drummondville (center of Quebec) via Victoriaville (Bois Francs)

   (c) A Montreal-Granby (Princess of the Eastern Townships) Sherbrooke (capital of an administrative, cultural, university and tourist center often called the queen of the Eastern Townships.)
4. Foresee a Halifax-Moncton-Sherbrooke-Montreal line.
5. Plan a Washington-New York-Montreal-Quebec City line
6. Provide intermodal stations for all towns of 50,000 and over.
7. Fit out present stations attractively and comfortably and ensure that they remain open 24 hours a day. They should

APPENDICE «12-M»

28 mars 1984

Comité permanent des transports
et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)

M. Léopold Langlois, président

Bonjour,

Vous trouverez ci-joint copie d'un mémoire portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA RAIL CANADA INC.

Il a pour but d'améliorer l'efficacité du réseau.

Merci de votre attention. Bien vôtre,

Gérard Fréchette
1871 3e rang St-Majorique BM 650
RR4 Drummondville J2B 6V4
819 478-8564

Le service national de transport
de voyageurs assuré par
VIA RAIL CANADA INC.

Ayant l'occasion d'étudier le transport aux universités de Sherbrooke et Montréal en géographie, en administration et en urbanisme;

ayant eu l'occasion de voyager par train en France suite à un stage en transport;

ayant eu l'occasion de travailler pour VIA-RAIL comme étudiant,

il m'est apparu important d'apporter certains points à souligner pour avoir un réseau efficace. Ainsi donc, il faudra:

1. Prévoir des voies réservées seulement pour le transport de voyageurs dans l'axe économique Windsor-Toronto-Montréal-Québec.
2. Prévoir une durée de trajet raisonnable pour l'axe Halifax-Vancouver.
3. prévoir au Québec:

   a) La desserte efficace des centre-villes de toutes les capitales régionales.

   b) L'axe Montréal-Québec avec une voie réservée supplémentaire passant par Drummondville (Centre du Québec) via Victoria ville (Bois Francs).

   c) L'axe Montréal-Granby (Princesse de l'Estrie)—Sherbrooke (Capitale d'une région administrative, culturelle, universitaire et touristique souvent appelée la Reine des Cantons de l'Est)
4. Prévoir l'axe Halifax-Moncton-Sherbrooke-Montréal.
5. Prévoir l'axe Washington-New-York-Montréal-Québec.
6. Prévoir pour chaque ville de 50,000 h. et plus une gare inter-modale.
7. Prévoir que chaque gare actuelle soit attrayante, confortable et ouverte toute la journée. Chacune devrait avoir un

each have a loading platform at the same height as the train floor. Avoid blocking traffic unnecessarily by long stops in the center town area.

8. Adhere to established schedules.
9. Provide easily acessible lines and group stops according to population centers being serviced.
10. Provide better publicity, more market studies, polls and university research.

quai d'embarquement égal au plancher du train. Éviter de bloquer inutilement la circulation par des arrêts prolongés au centre-ville.

8. Prévoir que chaque train partira et arrivera à l'heure.
9. Prévoir que chaque parcours sera accessible facilement et les arrêts seront regroupés ou plus rapprochés dépendant des bassins de population desservis.
10. Prévoir plus de publicité, d'études de marchés, de sondages et de recherche universitaire.

APPENDIX "12-N"

F. Freeman
233 Water St. N.
Cambridge Ont
N1R 3B9

March 18/84

Standing Committee
Transport & Communications
VIA Rail Canada Inc.

Sirs:

I wish to place before you the problems and alternates of Rail Transportation as note in this district of Cambridge Ontario.

Geographically Cambridge consists of three municipallys Gant, Preston, hespeler. We are in altriagle of Via Railway stations, Brantford, Guelph, Kitichener.

To get to these stations means a distance of 25 miles by car. Upon making enquiries at the local travel agent "Howetravel Agent" (Galt) I am informed that "Via Rail does not issue tickets to travel agents and that I would have to go to Via Station for tickets and reservation on Club Car. This mens a 25 mile trip to get tickets and reservations then another trip to board train.

As an alternative to this problem is to have a mini bus service from the 3 municipalities say to Kitchener for all arrivals to and from Windsr, Ottawa, Montreal, adding to this part years ago CPRLY ran a bus from Kitchener to Galt to meet all arrivals.

Travelling from Kitchener to Ottawa or Montreal it is necessary to change at Toronto Union St. This means you go downstairs along a tunnel to the concourse to the boarding station Dept. gate, hence you que up at the boarding station gate and if you are lucky you may get a redcap to take your luggage to climb up stairs then walk to the front of the train.

The alternative to this ordeal is to have the Windsor-Kitchener train to come in a platform along side of the Ottawa Montreal train. When purchasing a ticket for a chair car your are told it is a reservation with car number. When boarded you are told seats are not reserved, just take what you can get. As an alternative I would suggest that Via Rail use CN&CP communications plus a computerized reservation system as use by the Airlines this no doubt will overcome the overbooking and crowding of trains and coaches on reservations.

In conclusion I wish to state that I am a senior citizen and partly crippled and have no desire to appear if requested at your meeting, but sincerely hope I have contributely some help to correct some problems of "VIA" Rail

Your respectfully

F. Freeman

APPENDICE «12-N»

Le 18 mars 1984

Le Comité permanent des Transports
et des Communications
VIA Rail Canada Inc.

Messieurs:

Je voudrais attirer votre attention sur les problèmes du transport par rail dans le district de Cambridge, Ont., ainsi que des solutions possibles.

Au point de vue géographique, Cambridge consiste en trois municipalités: Galt, Preston et Hespeler. Nous sommes situés à l'intérieur d'un triangle fromé de gares VIA Rail—Brantford, Guelph et Kitchener.

Il nous faut parcourir une distance de 25 milles en automobile pour atteindre ces gares. Que j'ai demandé des renseignements à l'agence de voyage «Howe Travel Agent» à Galt, on m'a dit que VIA Rail n'émettait pas de billets aux agents de voyage et que je devrai aller à une gare VIA pour des billets et des réservations sur une voiture-club, ce qui veut dire un voyage de 25 milles pour acheter les billets et faire les réservations et un autre voyage pour prendre le train.

La solution à ce problème serait d'avoir un service de minibus, mettons à Kitchener, pour les trois municipalités pour toutes les arrivées et les départs de Windsor, Ottawa, Montréal. Je voudrais ajouter qu'il y a des années le Canadien Pacifique avait un service d'autobus de Kitchener à Galt pour toutes les arrivées.

Pour aller de Kitchener à Ottawa ou Montréal, il est nécessaire de transférer à la gare Union de Toronto. Cela veut dire descendre au hall en empruntant le tunnel et se rendre jusqu'à la barrière des départs pour y faire la queue, et si vous êtes chanceux vous obtenez les services d'un porteur pour monter vos bagages et marcher jusqu'à l'avant du train.

Le remède à ce problème serait d'aligner le train Windsor-Kitchener sur la plate-forme à côté du train Ottawa-Montréal. Quand vous achetez un billet pour un fauteuil, on vous dit que c'est une réservation avec numéro de voiture. Une fois à bord, on vous dit que les sièges ne sont pas réservés, de prendre ce que vous pouvez. Comme possibilité, je suggérerais que VIA Rail emploie les communications CN et CP avec un système informatisé de réservation comme celui des lignes aériennes. Ceci, sans aucun doute, aiderait à surmonter l'encombrement et les réservations en trop sur les trains et les voitures ordinaires.

Pour conclure, je désire vous dire que je suis un citoyen âgé et en partie infirme et je n'ai aucun désir de me présenter à votre comité si on me le demande, mais j'espère sincèrement que j'ai contribué à résoudre quelques problèmes de «VIA Rail».

Respectueusement vôtre,

Fred Freeman

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, May 30, 1984

Le mercredi 30 mai 1984

Issue No. 13

Thirteenth Proceedings on:

Briefs and letters received by the Committee in respect of the inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Fascicule nº 13

Treizième fascicule concernant:

Mémoires et lettres reçus par le Comité ayant trait à l'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery (14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into the report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

In accordance with a motion, adopted by the Committee, on Monday, April 22, 1984 the following documents are being printed in this issue.

Letter submitted by ELIZABETH GILLMAN, Vancouver, British Columbia. (*Appendix "13-A"*)

Brief submitted by CARLYLE GILMOUR, Châteauguay, Québec. (*Appendix "13-B"*)

Brief submitted by GREG GORMICK, Toronto, Ontario. (*Appendix "13-C"*)

Letter submitted by GARY M. GURBIN, Ottawa, Ontario. (*Appendix "13-D"*)

Letter submitted by MILLICENT C. HALPERN, Côte St-Luc, Québec. (*Appendix "13-E"*)

Letter submitted by A. T. HARRISON, Kelowna, British Columbia. (*Appendix "13-F"*)

Brief submitted by TREVOR D. HEAVER, Vancouver, British Columbia. (*Appendix "13-G"*)

Brief submitted by SUZANNE LABONTÉ-BOILY, Hull, Québec. (*Appendix "13-H"*)

Brief submitted by COLIN R. LEES, Lindsay, Ontario. (*Appendix "13-I"*)

Brief submitted by ROBERT LEE, Penticton, British Columbia. (*Appendix "13-J"*)

Brief submitted by ALLAN LEVINE (*Non Smokers' Association*), Ottawa, Ontario. (*Appendix "13-K"*)

Letter submitted by DOUGLAS K. LOWRY, Trenton, Ontario. (*Appendix "13-L"*)

Brief submitted by DONALD L. MACKINNON, Yorkton, Saskatchewan. (*Appendix "13-M"*)

Brief submitted by MARIAN MORTON, St. Catherines, Ontario. (*Appendix "13-N"*)

Brief submitted by VINCE KREIZER, Abbotsford, British Columbia (*Appendix "13-O"*)

Brief submitted by WILLIAM ANDY LIGHTLE Moncton, New Brunswick. (*Appendix "13-P"*)

Brief submitted by IAN NELMS (Canadian Federation of Students Ontario), Toronto, Ontario. (*Appendix "13-Q"*)

Brief submitted by ERWINS S. NELSON, Cambridge, Ontario. (*Appendix "13-R"*)

Brief submitted by NORMAN D. NILES, Rothesay, New Brunswick. (*Appendix "13-S"*)

Brief submitted by PETER F. OEHM, Toronto, Ontario. (*Appendix "13-T"*)

Brief submitted by JOHN E. B. D. PAUL, Calgary, Alberta. (*Appendix "13-U"*)

Brief submitted by BERNARD PODHY, Bath, Ontario. (*Appendix "13-V"*)

Brief submitted by ARTHUR RAPP, Guelph, Ontario. (*Appendix "13-W"*)

Brief submitted by DR. A. K. RAY, Gloucester, Ontario. (*Appendix "13-X"*)

Brief submitted by BRENDAN B. READ, Ottawa, Ontario. (*Appendix "13-Y"*)

Conformément à la motion adoptée par le comité le lundi 22 avril 1984 les documents suivants paraissent dans le présent fascicule.

Lettre soumise par Mme ELIZABETH GILLMAN, Vancouver (Colombie-Britannique) (*Appendice «13-A»*)

Mémoire présenté par M. CARLYLE GILMOUR, Châteauguay (Québec) (*Appendice «13-B»*)

Mémoire présenté par M. GREG GORMICK, Toronto (Ontario) (*Appendice «13-C»*)

Lettre soumise par M. GARY M. GURBIN, Ottawa (Ontario) (*Appendice «13-D»*)

Lettre soumise par Mme MILLICENT C. HALPERN, Côte St-Luc (Québec) (*Appendice «13-E»*)

Lettre soumise par M. A. T. HARRISON, Kelowna (Colombie-Britannique) (*Appendice «13-F»*)

Mémoire présenté par M. TREVOR D. HEAVER, Vancouver (Colombie-Britannique) (*Appendice «13-G»*)

Mémoire présenté par Mme SUZANNE LABONTÉ-BOILY, Hull (Québec) (*Appendice «13-H»*)

Mémoire présenté par M. COLIN R. LEES, Lindsay (Ontario) (*Appendice «13-I»*)

Mémoire présenté par M. ROBERT LEE, Penticton (Colombie-Britannique) (*Appendice «13-J»*)

Mémoire présenté par M. ALLAN LEVINE, (Association des non-fumeurs) Ottawa (Ontario) (*Appendice «13-K»*)

Lettres soumise par DOUGLAS K. LOWRY, Trenton (Ontario) (*Appendice «13-L»*)

Mémoire présenté par M. DONALD L. MACKINNON, Yorkton (Saskatchewan) (*Appendice «13-M»*)

Mémoire présenté par Mme MARIAN MORTON, St-Catherines (Ontario) (*Appendice «13-N»*)

Mémoire présenté par M. VINCE KREIZER, Abbotsford (Colombie-Britannique) (*Appendice «13-O»*)

Mémoire présenté par M. WILLIAM ANDY LIGHTLE, Moncton (Nouveau-Brunswick) (*Appendice «13-P»*)

Mémoire présenté par M. IAN NELMS (Fédération canadienne des étudiants de l'Ontario), Toronto (Ontario) (*Appendice «13-Q»*)

Mémoire présenté par M. ERWINS S. NELSON, Cambridge (Ontario) (*Appendice «13-R»*)

Mémoire présenté par M. NORMAN D. NILES, Rothesay (Nouveau Brunswick) (*Appendice «13-S»*)

Mémoire présenté par M. PETER F. OEHM, Toronto (Ontario) (*Appendice «13-T»*)

Mémoire présenté par M. JOHN E. B. D. PAUL, Calgary (Alberta) (*Appendice «13-U»*)

Mémoire présenté par M. BERNARD PODHY, Bath (Ontario) (*Appendice «13-V»*)

Mémoire présenté par M. ARTHUR RAPP, Guelph (Ontario) (*Appendice «13-W»*)

Mémoire présenté par DR. A. K. RAY, Gloucester (Ontario) (*Appendice «13-X»*)

Mémoire présenté par M. BRENDAN B. READ, Ottawa (Ontario) (*Appendice «13-Y»*)

APPENDIX "13-A"

Elizabeth Gillman
5855 Knight St.
Vancouver, B.C.
V5P 2V4

March 29, 1984

THE CANADIAN SENATE
Permanent Committee on Transportation
and Communications
Ottawa, Ont.

Attn: Hon. Leopold Langlois, President

Dear Sir;

I am a VIA Rail employee and I have seen your notice on the study of VIA Rail and am sincerely interested in cooperating as a witness. I have been employed with the company for eight years in both Edmonton and Vancouver. I am especially qualified to speak on the return of the Edmonton to Vancouver passenger run.

I am also Canadian Brotherhood of Railway Transportation and General Workers Local Chairperson for VIA Rail.

As a witness I feel a necessity to attend for the benefit of the company and the employees.

I would appreciate correspondence regarding the outcome of this hearing.

You may advise me on this matter by writing to my home address as follows:

Elizabeth Gillman
5855 Knight Street
Vancouver, B.C.
V5P 2V4
604-327-4024

Thank you for your attention.

Sincerely,

Elizabeth Gillman

APPENDICE «13-A»

Elizabeth Gillman
5855 Knight Street
Vancouver (C.-B.)
V5P 2V4

Le 29 mars 1984

LE SÉNAT CANADIEN
Comité permanent de
Transports et Communications
Ottawa (Ontario)

Attention: l'honorable Léopold Langlois, président

Monsieur,

Employée de VIA Rail, j'ai pris connaissance de votre avis annonçant l'enquête sur cette compagnie et je suis sincèrement intéressée à apporter ma contribution en tant que témoin.

Je travaille pour VIA Rail depuis 8 ans, et j'ai été postée à Edmonton et à Vancouver. Je suis particulièrement qualifiée pour parler de la reprise du transport voyageurs sur la ligne Edmonton-Vancouver.

Je suis également président de la Canadian Brotherhood of Railway Transportation et de la section locale des travailleurs de VIA Rail.

En qualité de témoin, je pense qu'il me faut assister aux audiences pour le bien de la compagnie et des employés.

J'aimerais que vous me fassiez connaître l'issue de ces audiences. Vous pourrez m'envoyer tous les renseignements voulus sur cette question en m'écrivant à l'adresse suivante:

Elizabeth Gillman
5855 Knight Street
Vancouver (C.-B.)
V5P 2V4
(604) 327-4020

Je vous remercie par avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à la demande et vous prie d'agréer, monsieur le président, mes sincères salutations.

Elizabeth Gillman

APPENDIX "13-B"

March 26, 1984

Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate Ottawa
K1A 0A4

Honourable Léopold Langlois—Chairman

RE: VIA RAIL

Recently in conversation with a senior executive of Transport 2000 we were discussing the use of passenger trains in Canada—both commuter trains and also passenger trains for longer distances and he produced a figure that indicated that VIA RAIL was paying about 70 per cent of its revenues as "rental', to both CN and CP for their right of way and for their tracks. I also pointed out that the CPR wanted to charge between $50,000 and $100,000 a mile track rental for one commuter train a day each day, to use their track from Adirondac junction—at the Mercier bridge over the St Lawrence leading into Montreal, for the few miles to Windsor station. Obviously if commuter trains have to pay such a punishing rental, it would be impossible for them to operate in competition with buses, even if the trains got a huge subsidy. The CPR wanted $600,000 a year rental for one train when in the old days they got a mere $50,000 a year for 22 trains a day—and even that was offset by what they—the CPR had to pay NYC for track rental in the USA—so that the $50,000 rental was a mere book keeping entry, rather than a one sided cash payment by the NYC to the CPR.

This also recalled a radio or TV interview with the then head of VIA RAIL, In which he complained almost bitterly that it was impossible for VIA to reduce prices to compete with bus fares because of the huge rental costs that VIA had to pay CN and CP. So I asked the senior executive of Transport 2000 if he thought it was true that the rental costs for rails etc was deliberately set so high that there could be no way that VIA could offer special prices to compete with the privately owned bus companies or with the privately owned airlines. He agreed 100 per cent with the suggestion that VIA RAIL was being deliberately priced out of the market by excessive rental costs in order to protect the shareholders of the private companies in the bus and plane business.

At one time commuter passenger trains were costed without any rental charge for use of the rails, as it was argued that the rails had to be maintained for use by extra heavy freights, and the damage that lighter passenger trains did to them was negligible, and also provision of passenger train service was inclused in the original railway charters, and the provision of this service was one of the reasons that many railways, particularly the CPR—was granted huge land grants, mineral grants, oil grants, and was able to profit by real estate profits by being able to select where townsites would be located in advance—and adjacent to their land holdings. Even though the railways,

APPENDICE «13-B»

Le 26 mars 1984

Comité permanent des transports
et des communications
Sénat
Ottawa K1A 0A4

Honorable Léopold Langlois, président

OBJET: VIA RIAL

Au cours d'une récente conversation avec un haut dirigeant de Transport 2000, nous discutions de l'utilisation des trains de passagers au Canada (qu'il s'agisse des trains de banlieue ou des trains longue distance) et il a produit une statistique indiquant que VIA RAIL versait environ 70 p. 100 de ses recettes en «frais de location» au CN et au CP pour l'accès à leur domaine et l'usage de leurs voies. J'ai également fait remarquer que le CP voulait faire payer de 50,000 à 100,000 dollars de location par mille de voie pour un train de banlieue dans chaque sens, afin de laisser l'usage des quelques milles de voie entre la jonction Adirondac (au pont Mercier, sur le Saint-Laurent, menant à Montréal) et la gare de Windsor. De toute évidence, si les trains de banlieue doivent payer un droit de location aussi écrasant, il leur est impossible de faire concurrence aux autobus, même s'ils étaient largement subventionnés. Le CP voulait faire payer 600,000 dollars de location par an pour un train, alors que dans le temps il n'en touchait que 50,000 par an pour 22 trains par jour, et encore cette somme compensait-elle celle que lui-même devait à la NYC pour la location des voies américaines, de sorte que les 50,000 dollars de location n'étaient qu'une simple inscription comptable au lieu d'un paiement unilatérale de la NYC au CP.

Cela a rappelé également une interview à la radio ou la télévision dans laquelle le directeur d'alors de VIA Rail se plaignait presque amèrement que VIA ne puisse pas réduire ses prix pour concurrencer l'autobus à cause des énormes frais de location à verser au CN et au CP. Aussi, ai-je demandé au haut dirigeant de Transport 2000 si, à son avis, c'était vrai que le coût de la location des voies, etc, était volontairement très èlevé pour que VIA n'ait aucun moyen d'offrir des prix spéciaux et de faire concurrence aux compagnies d'autobus ou d'aviation privées. Il a été entièrement d'accord avec l'idée que VIA RAIL était délibérément privée de sa compétitivité par des frais de location excessifs, de manière à protéger les actionnaires des compagnies s'occupant du transport par autobus et par avion.

A une époque, les trains de banlieue n'étaient assujettis à un aucun droit de location pour l'utilisation des voies car, disait-on, il fallait entretenir les voies pour le transport des marchandises particulièrement lourdes, et les trains de passagers plus légers ne causaient que des dégâts insignifiants. En outre, le transport des passagers était prévu dans les chartes ferroviaires initiales, et ce service a été une des raisons pour lesquelles de nombreuses compagnies de chemin de fer, et notamment le CP, se sont vues accorder d'énormes concessions foncières, minières et pétrolières, et ont pu retirer un profit immobilier en ayant la possibilité de choisir à l'avance l'emplacement des vil-

including the CPR no longer provide this essential service, and in fact profits handsomely by renting rails to those who do provide it, it is significant that the CPR has returned none of its land etc grants, when it gave up the passenger train service.

It seems likely that many voters may feel that VIA RAIL is being used merely as a token passenger service, and deliberately operated at a huge financial handicap, by means of excessive rail etc rentals—$40 an hour salaries paid for CNCP maintenance of VIA TRAINS in order that it will remain financially crippled and thus unable to compete with either air or bus travel.

May I respectfully remind the COMMITTEE of the immortal words of a former Chairman of the CTC hearings into the operation of both NYC and CPR commuter trains into Montreal, on learning that the CPR had spent $5 million to buy new coaches—of a 50 year old design, and also to build a roundabout at Montreal West—to turn the commuter trains around—which in effect meant that to do a 22 mile commuter run, the train had to deadhead backwards 7 miles to Montreal West to turn around, then 7 miles deadhead back into Windsor, all for a 22 mile run, you ran deadhead backwards 14 miles. He then said in effect—"We are not here to tell the CPR how to run a railroad, but do you realize how many brand new BUDD selfpropelled cars you could have bought for $5 million, and not tied up your main line with 14 miles of deadhead trains"? (at the tine BUDD cars were about $100,000 or was it $200,000 each) When you compare the commuter train design that the CPR has used, with the super efficient ones used in Europe even during WAR TWO—50 years ago—you can see what is wrong with VIA RAIL. Respectfully submitted.

Carlyle Gilmour
272 Mountain Ave,
Chateauguay (PQ)
J6J 1J1

les—à côté de leurs domaines. Bien que les chemins de fer, dont le CP, n'assurent plus ce service essentiel mais réalisent de jolis bénéfices avec la location des voies, on notera que le CP n'a restitué aucune de ses concessions foncières, etc, quand il a abandonné le transport des passagers.

Beaucoup d'électeurs ont probablement l'impression que VIA RAIL est un service de passagers qui est simplement exploité à titre symbolique, en étant délibérément frappé d'un énorme handicap financier (frais de location des voies, etc, excessifs, salaires de $40 l'heure pour l'entretien des TRAINS VIA par le CN et le CP) pour qu'il ne puisse pas concurrencer l'autobus ou l'avion.

Je me permettrai de rappeler au COMITÉ les paroles immortelles d'un ancien président d'audiences de la CCT sur le service des trains de banlieue de la NYC et du CP à destination de Montréal, quand il a appris que le CP avait dépensé 5 millions de dollars pour acheter des nouveaux wagons, d'un modèle vieux de 50 ans, et construire une boucle à Montréal ouest pour faire faire demitour aux trains de banlieue; cela signifiait que pour accomplir un trajet de banlieu de 22 milles, le train devait rouler 7 milles en marche arrière à vide jusqu'à Montréal ouest pour faire demi-tour, puis 7 milles en marche arrière à vide pour rentrer dans Windsor: pour accomplir un trajet de 22 milles, vous rouliez 14 milles à vide en marche arrière! Le président a déclaré: «Nous ne sommes pas là pour dire au CP de quelle façon exploiter un chemin de fer, mais est-ce que vous vous rendez compte du nombre de nouveaux autorails BUDD que vous auriez pu acheter avec 5 millions $, et qui vous aurez évité de paralyser votre ligne principale avec 14 milles de trains roulant à reculons?" (A l'époque, les BUDD coûtaient environ 100,000 ou 200,000, dollars pièce). Quand on compare le modèle de trains de banlieue utilisé par le CP avec les modèles super-efficaces en service en Europe même durant la DEUXIÈME GUERRE, il y a 50 ans, on comprend ce qui cloche avec VIA RAIL. Avec mes respects.

Carlyle Gilmour
272 Mountain Ave,
Chateauguay (Qué.)
J6J 1J1

APPENDIX "13-C"

P.O. Box 115
Station V
Toronto, Ontario
M6R 3A4

April 13, 1984

Mr. Andre Reny
The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Mr. Reny:

I contacted your office on March 30 when it became obvious that I wasn't going to make the printed deadline for submissions on VIA Rail Canada. I explained that, due to two business trips and illness, I was running ↓Way behind on all my projects. I was told that it would be possible to submit material until April 13.

Obviously, you will be reading this after the 13th I apologize for the delay and hope you can still include my submission with those already received.

If you should have any reason to reach me by phone about this matter, please feel free to call me at any time at (416) 535-7340. And, by the way, thanks for sending the minutes of the committee down to me last month; I appreciate it.

Many thanks in advance for your time and help in this matter.
Yours sincerely,

Greg Gormick

GG/Enclosure

P.O. Box 115
Station V
Toronto, Ontario
M6R 3A4

April 12, 1984

Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Gentlemen:

It is both a pleasure and an honour to have this opportunity to submit my comments on VIA Rail Canada to your committee. As an individual who has become keenly aware of the problems with the operation of Canada's national passenger railway, I was impressed with your *Interim Report on Passen-*

APPENDICE «13-C»

Boîte postale 115
Succursale V
Toronto (Ont.)
M6R 3A4

Le 13 avril 1984

Monsieur André Reny
Secrétaire
Comité permanent des transports
et communications
Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur,

J'ai communiqué avec votre bureau le 30 mars, lorsqu'il m'est apparu évident que je ne pourrais respecter l'échéance imprimée de présentation des exposés sur VIA Rail Canada. J'ai alors expliqué qu'en raison de deux voyages d'affaires et de maladie, tous mes projets avaient pris du retard. On m'a affirmé qu'il serait possible de présenter des documents jusqu'au 13 avril.

Vous prendrez connaissance de la présente après le 13, cela va sans dire. Je suis désolé du retard et espère que vous pourrez encore ajouter mon exposé à ceux déjà reçus.

Pour toute question à ce sujet, n'hésitez pas à m'appeler en tout temps au numéro (416) 535-7340. Par ailleurs, je vous suis reconnaissant de m'avoir fait parvenir, le mois dernier, le procès-verbal du Comité.

Je tiens à vous remercier d'avance de me prêter votre temps et votre aide en la matière et vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Greg Gormick

GG/pièce jointe

Boîte postale 115
Succursale V
Toronto (Ontario)
M6R 3A4

Le 12 avril 1984

Comité permanent des transports
et communications
Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Messieurs,

Je suis honoré d'avoir l'occasion de présenter mes observations sur VIA Rail Canada à votre Comité. En tant que particulier bien au fait des difficultés d'exploitation des services ferroviaires voyageurs du Canada, j'ai été impressionné de votre *Rapport intérimaire sur le service ferroviaire de transport de*

ger Rail Service of July, 1982. That report embodied many of my own concerns and observations regarding VIA.

If I may, I should first like to detail my own involvement in the on-going public concern and criticism of VIA. Coming from a family which has deep and strong roots in the railways of Canada, I have acquired and retained an interest in seeing that this country should be adequately served, where practical, by all forms of rail transport services. Canada is a country which, quite literally, was bound together by the railways and the services they provided. In 1984, the importance of the railways to this country is not a matter of nostalgia, but one of vital necessity. We are a people who still depend heavily on the railways for much of our economic stability. Although many people may claim otherwise, the passenger side of Canadian railway operations is still needed to help provide part of this economic and social stability.

When VIA was formed in 1977, I had the highest hopes for the success of this new operation. It seemed that here was a fresh chance to rebuild our ailing rail passenger operations in order to provide a service which this country would embrace and patronize.

By 1980, my hopes for this new arrangement had already fallen considerably. The old problems which had become painfully apparent during the last years of Canadian National and Canadian Pacific operation were not only still with us, but they had become even worse than before the creation of VIA. With the formation of VIA, these flaws and failings—and not the strengths and positive aspects—of rail passenger operation were firmly entrenched and built into this new institution known as VIA.

The symptoms of this institutionalizing of the weakenesses and flaws of our rail passenger service were quite apparent to me, both as an observer of the rail industry as a whole and as a regular rail passenger. Poor on-time performance, slipshod maintenance, deteriorating facilities and equipment, a ballooning bureaucracy and an executive staff who, quite soon after VIA's formation, didn't seem to know or care about the continued existence of our rail passenger services were just a few of the things that VIA came to mean to me during the 1977-1980 period.

In the course of my work as a writer and broadcaster, I was required to make a business trip to Los Angeles. I felt this would be a perfect opportunity to compare VIA's services—which I used frequently up that point—with those of its U.S. equivalent, Amtrak. That trip, made during the spring of 1980, completely destroyed my hope for the retention of rail passenger service in either country. I found both VIA and Amtrak to be suffering from the same problems and I, rather pessimistically, felt passenger trains in both countries were rolling slowly toward extinction.

I remained in the Los Angeles area for the next two years, working in the film industry and doing most of my travelling by air or automobile. However, my pessimism hadn't completely destroyed my desire to see both VIA and Amtrak put

voyageurs de juillet 1982, qui englobait nombre de mes préoccupations et observations au sujet de VIA.

Qu'il me soit permis de vous préciser d'abord pourquoi je m'associe aux préoccupations du public et à la critique en cours de VIA. Issu d'une famille dont les racines dans les chemins de fer du Canada sont profondes et solides, je tiens depuis toujours à ce que notre pays soit bien desservi, là où cela est pratique, par toutes les sortes de services de transport ferroviaire. Le Canada a presque littéralement été réuni par la voie ferrée et les services qui en découlent. En 1984, l'importance des chemins de fer dans notre pays n'est pas due à la nostalgie que nous en éprouvons; c'est une nécessité vitale. Notre stabilité économique dépend en grande partie encore fortement du réseau ferroviaire. Malgré l'avis contraire de bien des gens, il est encore indispensable de conserver le côté voyageurs des activités ferroviaires canadiennes pour contribuer en partie à cette stabilité économique et sociale.

Lors de la création de VIA en 1977, j'ai mis les plus grand espoirs dans le succès de cette entreprise. C'était, me semblait-il, une nouvelle chance de rebâtir notre réseau ferroviaire déficient, de façon à fournir un service que notre pays adopterait et encouragerait.

En 1980, mes espoirs dans cette nouvelle organisation s'étaient déjà grandement envolés. Non seulement les vieux problèmes devenus douloureusement manifestes au cours des dernières années d'exploitation du Canadien National et du Canadien Pacifique étaient-ils toujours là, mais ils s'étaient même aggravés depuis la création de VIA. Ce sont ces défauts et faiblesses—et non les points forts et favorables—des services ferroviaires voyageurs qui ont été solidement cantonnés et incorporés dans ce nouvel organisme connu sous le nom de VIA.

Les symptômes de cette institutionnalisation des faiblesses et défaillances de nos services ferroviaires voyageurs étaient fort apparents à mes yeux, tant à titre d'observateur de l'industrie ferroviaire dans l'ensemble qu'en tant que voyageur régulier. Des horaires peu respectés, un entretien négligé, des installations et du matériel se détériorant, une bureaucratie grandissante et un personnel dirigeant qui, assez rapidement après la création de VIA, ne semblait pas connaître l'existence permanente de nos services ferroviaires voyageurs ni s'en soucier n'ont constitué que quelques-uns des problèmes que VIA a représentés pour moi pendant la période 1977-1980.

Dans le cours de mes travaux à titre d'écrivain et de radiodiffuseur, on m'a demandé de faire un voyage d'affaires à Los Angeles. J'ai pensé que ce serait là une occasion en or de comparer les services de VIA—auxquels j'avais fréquemment eu recours jusque là—à ceux de son pendant américain, Amtrak. Ce voyage, effectué au printemps 1980, a complètement annihilé mes espérances vis-à-vis le maintien de services ferroviaires voyageurs dans les deux pays. Je me suis rendu compte que VIA et Amtrak étaient aux prises avec les mêmes problèmes et j'ai pensé, de façon plutôt pessimiste, que les trains de voyageurs des deux pays étaient voués à une lente extinction.

Je suis demeuré dans la région de Los Angeles pendant les deux années suivantes, œuvrant dans l'industrie cinématographique et voyageant la plupart du temps par avion ou en voiture. Mon pessimisme n'avait toutefois pas anéanti complète-

on an even footing with other modes of transportation and allowed to take their places alongside the other accepted passenger carriers, which I knew they could do if given a real chance.

It was at this time that Amtrak's trains were being equipped with new rolling stock and the extensively rebuilt older cars. Despite many budget crises and internal problems, Amtrak's metamorphosis was taking place. Observing this, I hoped the same thing would be happening at home in my own country with VIA. On my return to Canada in late 1981, this hope was dashed by my first trip on a VIA train.

I have related these few personal recollections because they set the scene for my current involvement in the public crusade to make VIA a permanent and efficient part of our public transportation system. Because I had seen the continuing decline in VIA operations while Amtrak had started the slow climb back from near oblivion, I decided to show the Canadian public what kind of passenger railway we had and what our neighbours to the south had finally done with their own system. I accomplished this through a five-part series on VIA for CBC's radio show, *Morningside*, numerous single items for various CBC shows and a one-hour television documentary entitled, *Trains*.

I believe the members of the committee are familiar with this television show, which I researched and scripted. Senator Frith mentioned the program to the other members of the committee during the January 18 session and, I understand, the show was screened for the committee on February 1.

I am flattered that this documentary should have been selected by the Senators for viewing. Immodestly, I may now say that I do not come to the members of the committee as a total stranger.

The making of *Trains* was a constant strain because of the people involved in its creation, but the battles and strain were worthwhile because, in the end, I was able to do exactly what I had wanted at the outset: to show the people of Canada that our rail passenger system is in turmoil; that VIA needn't be in this state of chaos; and that we deserve better than we are now receiving from VIA and Transport Canada. I am thankful that I was able to get those messages across in that one-hour broadcast because, when we come right down to it, those are some of the same reasons for your investigation into VIA. Although there are those VIA executives who privately dispute the value of your investigation into their operations, I, as a concerned Canadan who depends upon public transportation for all my travel needs, feel you are helping to push VIA to provide the services this country needs.

To say there are many problems with VIA is something akin to saying Niagara Falls is big; the statement surely doesn't even scratch the surface.

I will, quite bluntly, say that much of the trouble with VIA and its failure to provide the services Canadians have indicated they want is due to the government itself. I'm sure I will shock no one by saying that some members of our in-power government still cling to the 1950s' or 1960s' view that passenger

ment mon désir de voir VIA et Amtrak sur un pied d'égalité avec d'autres modes de transport et aux côtés des autres transporteurs voyageurs acceptés, ce que je savais possible, si une chance véritable leur était donnée.

C'est à ce moment que Amtrak a acquis du nouveau matériel roulant et remis à neuf d'anciennes voitures. Malgré bien des crises budgétaires et des problèmes internes, la métamorphose de Amtrak prenait place. En observant cela, je souhaitais que la même chose se produise dans mon propre pays avec VIA. A mon retour au Canada à la fin de 1981, j'ai vu s'évanouir mes espérances lors de mon premier voyage en train de VIA.

J'ai raconté ces quelques souvenirs personnels parce qu'ils campent le décor de ma participation actuelle dans la campagne publique visant à faire de VIA une composante permanente et efficace de notre réseau de transport public. Parce que j'avais vu le déclin continu des opérations de VIA pendant que Amtrak recommençait à remonter lentement la pente, j'ai décidé de montrer au public canadien quelle sorte de services ferroviaires voyageurs nous avions et ce que nos voisins du Sud avaient finalement fait de leur propre réseau. J'y suis arrivé au moyen d'une série en cinq parties sur VIA présentée à une émission radio de CBC, *Morningside*, de nombreuses rubriques pour différentes émissions de CBC et un documentaire télévisé d'une heure intitulé *Trains*.

Les membres du Comité connaissent bien, je pense, cette émission de télévision pour laquelle j'ai fait les recherches et rédigé le texte. A la séance du 18 janvier, le sénateur Frith a mentionné l'émission aux autres membres du Comité qui, à ce que je crois savoir, l'ont vu le 1er février.

Je suis flatté que les sénateurs aient choisi de voir ce documentaire. Modestie mise à part, je peux maintenant dire que je ne me présente pas aux membres du Comité en parfait étranger.

La réalisation de *Trains* a été un effort constant à cause des gens ayant pris part à sa création, mais les batailles et l'effort en valaient la peine parce qu'en fin de compte, j'ai pu réaliser exactement ce que j'avais voulu au départ: montrer aux Canadiens que notre réseau ferroviaire voyageurs est en ébullition, qu'il n'est pas nécessaire que VIA soit dans ce chaos et que nous méritons mieux que ce que nous recevons de VIA et de Transports Canada. Je suis heureux d'avoir pu faire passer ces messages dans cette télédiffusion d'une heure car, lorsque nous y pensons vraiment, ils constituent quelques-unes des mêmes raisons qui sont à l'origine de votre enquête sur VIA. Bien que les dirigeants de VIA aient contesté privément la valeur de votre enquête sur leurs opérations, j'estime, en tant que Canadien intéress comptant sur le transport public pour tous ses voyages, que vous contribuez à inciter VIA à offrir les services dont notre pays a besoin.

Affirmer que VIA connaît des problèmes, c'est comme affirmer que les chutes du Niagara sont majestueuses. C'est une affirmation qui manque sûrement de profondeur.

Je soutiendrai de but en blanc que beaucoup de problèmes de VIA et son inaptitude à fournir les services que les Canadiens, selon leurs indications, souhaitent, sont attribuables au gouvernement même. Je suis persuadé de ne choquer personne en affirmant que certains membres du gouvernement au pou-

trains are old-fashioned and should be eliminated. There is no denying that the world went through a period of fascination with airports and super highways. However, it is about time that this country and its politicians—of course, excluding yourselves, who are aware of the situation—realized that a rail passenger system is not just a nostalgic frill, but a vital necessity. When you live in Chapleau or Wainwright or McAdam, airports and super highways have very little relevance in providing you with cheap, comfortable and dependable transportation. Certainly, many members of the committee realize the value of passenger trains to the people of Canada, but there are still a great many people in Transport Canada who would be happy to follow the transportation planning strategy embraced by Jack Pickersgill in the early 1960s and see an end to all our rail passenger services.

Without a real and honest commitment from the government to VIA and rail passenger service, anything we discuss becomes immaterial. If VIA is to flourish and become an important component of our national transportation system, then the government must be prepared to back it by giving it the tools to carry out the rebuilding of the system. By this, I don't mean just granting it $500 million each year. That is nothing more than a bailing action designed to keep VIA floating along.

The one key commitment which the government can make to prove its conviction that rail passenger service is here to stay is the one which the members of this committee have repeatedly suggested: a VIA Rail Canada Act.

Time and again, the Minister of Transport and executives from VIA have appeared before you and been asked clear, straightfoward questions about the possibility of such legislation being brought forward to once and for all establish VIA as a full-fledged crown corporation. You have never been given a definite answer to your questions and no date has ever been mentioned as far as this legislation goes. Without that legislative framework, we will continue to flounder along with a rail passenger network that has no direction because it has no clear mandate from the government.

I am sure this issue will be explored more fully by others who make submissions to the committee and, therefore, I will not delve any further into this matter. But I must state that this legislation is needed now—with a large input from the people of Canada—in order to stop the pump priming and make VIA a public transportation operator with a clear purpose and direction.

Because I am sure you will have others appearing before you who are well versed in the R-6313 costing issue, I will not delve deeply into that matter either. Just let me say that this issue, along with the question of a government mandate, are the two most important issues concerning VIA in 1984. R-6313 is a costing order which will continue to do great harm to VIA as long as Transport Canada delays the passing of legislation concerning VIA and fails to arrive at a much fairer formula for making payments to the operating railways for their services. Because there was such a rush to get VIA operating without a legislative framework, R-6313 was selected as the

voir restent attachés à l'opinion des années 1950 ou 1960, selon laquelle les trains de voyageurs sont démodés et devraient être éliminés. On ne saurait nier que le monde a traversé une période de fascination pour les aéroports et les autoroutes. Cependant, il est temps que notre pays et ses hommes politiques—sauf vous, bien sûr, qui connaissez bien la situation—se rendent compte qu'un réseau ferroviaire voyageurs n'est pas seulement une fanfreluche nostalgique, mais une nécessité vitale. Lorsqu'on habite Chapleau, Wainwright ou McAdam, les aéroports ou les autoroutes ne comptent que très peu dans la prestation d'un service de transport bon marché, commode et fiable. Bien des membres du Comité reconnaissent sûrement la valeur des trains de voyageurs pour les Canadiens, mais encore beaucoup de gens à Transports Canada seraient heureux de suivre la stratégie de planification des transports adoptée par Jack Pickersgill au début des années 1960 et de voir la suppression de tous nos services ferroviaires voyageurs.

Sans un engagement réel et honnête du gouvernement, tout ce dont nous discutons est sans importance. Si VIA doit prendre de l'expansion et constituer une composante principale de notre réseau national de transport, le gouvernement doit être disposé à l'appuyer, en lui donnant les outils lui permettant de reconstruire le réseau. Je ne veux pas dire par là de simplement lui accorder 500 millions de dollars par année, ce qui ne serait rien de plus qu'une caution destinée à garder VIA à flot.

Le seul engagement essentiel que le gouvernement peut prendre pour prouver qu'il est persuadé que les services ferroviaires voyageurs sont ici pour rester est celui que les membres du Comité ont proposé à plusieurs reprises: une loi sur VIA Rail Canada.

Maintes et maintes fois, le ministre des Transports et des dirigeants de VIA se sont présentés devant vous, qui leur avez posé des questions claires et directes sur la possibilité d'élaborer une telle loi pour faire, une fois pour toutes, de VIA une société de la Couronne en possession de tous ses moyens. On ne vous a jamais donné de réponse précise à vos questions, ni mentionné de date en ce qui concerne cette loi. Sans ce cadre législatif, nous continuerons à nous empêtrer dans un réseau ferroviaire voyageurs qui ne bénéficie d'aucune orientation, parce qu'il n'a pas de mandat clair du gouvernement.

Je suis certain que cette question sera examinée dans les détails par d'autres auteurs d'exposés. Je ne m'y attarderai donc pas davantage. Mais je dois préciser qu'on a besoin de cette loi maintenant, les Canadiens devant y contribuer largement, pour arrêter de patauger et faire de VIA un transporteur public dont l'objet et l'orientation sont clairs.

Comme je suis assuré que d'autres, bien au fait de la question de fixation des prix selon l'ordonnance R-6313, se présenteront devant le Comité, je n'insisterai pas beaucoup non plus sur ce sujet. Permettez-moi de rappeler simplement qu'il s'agit, avec la question du mandat du gouvernement, des deux points les plus importants concernant VIA en 1984. L'ordonnance R-6313 fixant les prix continuera de causer beaucoup de tort à VIA, tant que Transports Canada retardera l'établissement d'une mesure législative se rapportant à VIA et n'adoptera pas une formule plus juste de paiement aux sociétés ferroviaires en compensation de leurs services. Parce qu'on était pressé de

costing tool. We all know it is not a fair arrangement for VIA; Amtrak's fixed-price contracts with the U.S. operating railways have proven this. The elimination of this re-worked grain costing order and the establishment of a VIA Rail Canada Act will both go a long way to curing many of VIA's ills.

In my own dealings with VIA and my treatment of the corporation on the air, I constantly keep in mind the idea that this should be an operation that serves all Canadians. Saying that VIA is not doing this is another understatement. Much of its failure to serve all Canadians is due to VIA's own management and, in particular, its much-fabled marketing department. I wish these people would realize they are not selling the same services which they would find at Air Canada or Greyhound. The rail passenger business is unlike any other type of public transportation operation. It must offer many types of accommodation and services that no other form of transportation can provide. It can not be just an all-coach operation. Yet this fact is constantly being sloughed off by VIA's marketing people and, indeed, its senior executives.

The recent public display of glee and child-like enthusiasm over the prospect of building a totally new TGV-style railway is indicative of where VIA's senior management thinking is to be found. While I support moves to make our corridor trains faster and more attractive, I can not possibly condone a plan which would lavish $3 billion on only one part of the country. VIA is not a coach-only corridor railway. Canada does not begin in Quebec City and end in Windsor. VIA must be a system which serves all Canadians and does so with many types of equipment and accommodations.

The Canadian rail traveller requires coaches, sleeping, dining and lounge cars. These last three types of equipment are frowned upon by VIA management and Transport Canada because they don't return the kind of revenue that a high-capacity coach does. But, surely, this should not be the only concern in providing a service for all Canada and all Canadians. Can you imagine travelling across Canada on a series of daytime coach-only trains and having to spend each night in a hotel in a different city? That's what Jean-Luc Pepin publicly stated we should have in this country and that's what a lot of VIA executives will privately tell you they'd like to see. These executives would like to see those types of services because that's what many people at Transport Canada would like to see.

If VIA is to be a public transportation service for all travel needs, there must be a reshaping of thinking at VIA headquarters and within Transport Canada so that sleepers and dining cars are not viewed with distaste and disgust.

Full-service trains have their place in our national rail passenger system for a variety of reasons. First, they are key ele-

mettre VIA en service sans cadre législatif, on a choisi l'ordonnance R-6313 comme outil de fixation des prix. Nous savons tous qu'il ne s'agit pas là d'un arrangement juste pour VIA. Les contrats à prix ferme de Amtrak avec les sociétés ferroviaires américaines l'ont prouvé. L'élimination de cette ordonnance remaniée sur la fixation des prix des grains et l'adoption d'une loi sur VIA Rail Canada contribueront tous deux pour beaucoup à la guérison de bien des maux de VIA.

Dans mes propres rapports avec VIA et dans mon traitement de la société sur les ondes, j'ai toujours présent à l'esprit que cette entreprise devrait desservir tous les Canadiens. Dire qu'elle le fait, c'est commettre un autre euphémisme. Si elle ne réussit pas à desservir tous les Canadiens, c'est à sa propre direction et, en particulier, à son département de commercialisation qu'en revient la faute. Je souhaiterais que ces gens s'aperçoivent qu'ils ne vendent pas les mêmes services que ceux qu'on retrouve chez Air Canada ou chez Greyhound. Les services ferroviaires voyageurs ne ressemblent à aucune autre sorte d'entreprise de transport public. Ils doivent offrir bien des genres d'aménagement et de services qu'aucun autre mode de transport ne pourrait assurer. Ils ne peuvent être limités à des voitures-coachs. Néanmoins, le département de commercialisation de VIA et même ses cadres supérieurs font constamment valoir ce fait.

La récente manifestation publique de joie et d'enthousiasme puéril à la perspective de construire un train de style TGV complètement nouveau montre bien la façon de penser de la haute direction de VIA. Bien que j'appuie les démarches visant à rendre nos trains desservant le corridor plus rapides et plus attrayants, je ne peux souscrire à un plan qui prodiguerait trois milliards de dollars à une seule partie du pays. VIA n'est pas un chemin de fer exploitant des trains de voitures-coachs seulement, dans ce corridor. Le Canada ne s'étend pas uniquement de Québec à Windsor. VIA doit former un réseau qui desserve tous les Canadiens et cela, au moyen de matériel et d'aménagements multiples.

Au Canada, l'usager des chemins de fer a besoin de voitures-coachs, de voitures-lits, de voitures-restaurants et de voitures-salons. La direction de VIA et Transports Canada font la tête à ces trois derniers aménagements, parce qu'ils ne produisent pas les revenus que rapporterait une voiture de grande capacité. Mais ce n'est sûrement pas le seul élément à prendre en considération, lorsqu'on fournit un service à tout le Canada et à tous les Canadiens. Peut-on imaginer qu'on puisse voyager dans tout le Canada dans une rame de trains de jour comprenant uniquement des voitures-coachs et passer la nuit dans différents hôtels, dans des villes différentes? C'est, selon une déclaration publique de Jean-Luc Pepin, ce que notre pays devrait avoir et ce que nombre de dirigeants de VIA vous diront privément souhaiter. Ces dirigeants voudraient voir ce genre de services mis en place parce que bien des gens à Transports Canada le voudraient.

Si VIA doit être un service de transport public destiné à satisfaire tous les besoins en voyage, il faut un changement des mentalités à l'administration centrale de VIA et à Transports Canada, pour qu'on ne regarde pas d'un mauvais œil les voitures-lits et les voitures-restaurants.

Les trains à services complets ont leur place dans notre réseau national pour différentes raisons. D'abord, ils consti-

ments in the operation of long-distance routes. These trains could not exist without those types of cars and services. Second, sleeping and meal service cars are important in any attempt to draw motorists back to the railway and into what may be promoted as a luxurious means of travel. And, thirdly, our U.S. counterpart, Amtrak, has had a great deal of success in using these services as part of its overall strategy designed to rebuild the passenger train's niche in the provision of a comfortable alternative to bus and air travel. Amtrak has long held the belief that the long-distance routes—which necessitate the use of sleeping and dining cars—hold the greatest untapped potential for increasing rail patronage. Just try getting a space on any one of Amtrak's three Chicago-Los Angeles trains less than a month before your intended departure date and you'll see what I mean. Sleeping car space is at a premium on those trains.

Even VIA's train, *The Canadian*, is virtually booked solid through the summer and holiday periods. That means that approximately eight sleeping cars are filled on every transcontinental train in each direction every day during those peak travel periods.

VIA has got to be made to see these sleeping, dining and lounge cars not as "non-productive" space, but as necessary and marketable components of our national rail passenger network.

If you travel across this country on these trains regularly, as I do, then you will see the effect this lack of commitment to long-distance trains, to sleeping and meal service cars and to VIA itself has had on the employees who work the trains. VIA employee morale plunged after the 1981 cutbacks and it has continued to decline ever since. I find it hard to blame many VIA employees for not a having smiles on their faces when they greet the public. Most of the senior men and women have been given the proverbial "golden handshake"—which isn't all that golden. Many jobs have been downgraded or eliminated. Many employees are now on the spareboard and only work once or twice per month. And younger employees are demoralized by seeing what has happened to the older employees, while the remaining older employees are spiritless because they know they can't leave what they perceive as a sinking ship and suddenly start in another line of work. In short, employee morale is at an all-time low on our passenger trains.

And how has VIA counteracted this plunge in employee morale? By having the executives go out and work frontline jobs with the employees once or twice per year. When you speak with the president and vice-presidents at VIA headquarters, you would think this frontline duty for executives is the newest in miracle drugs. This, they say, will help to heal the wounds that have been slashed open by the top-heavy VIA management trying to trim the operating losses by trimming the payroll. But most employees will tell you openly how they resent this patronizing manner in which the executives have met with them.

The real problem is that the employees of VIA Rail Canada don't know how long they'l be able to hold their jobs. These people have not been bling to the cutbacks and dismissals and

tuent des éléments essentiels dans les longs parcours. Ces trains ne pourraient exister sans ces genres de voitures et de services. Ensuite, les voitures-lits et les voitures-restaurants sont importants, pour qui veut ramener les automobilistes au train et à ce qu'on pourrait promouvoir comme une luxueuse façon de voyager. Enfin, notre pendant américain, Amtrak, a connu un franc succès en incluant ces services dans sa stratégie globale visant à reconstruire son parc de trains de voyageurs pour offrir un mode de transport commode, différent de l'autobus ou de l'avion. Amtrak a depuis longtemps la conviction que les longs parcours—qui nécessitent la présence de voitures-lits et de voitures-restaurants—recèlent les plus grandes possibilités inexploitées d'accroître la clientèle des chemins de fer. Essayez seulement d'obtenir un siège dans l'un des trois trains Amtrak Chicago-Los Angeles moins d'un mois avant la date de départ prévue et vous comprendrez. Les voitures-lits sont fort en vogue dans ces trains.

Même dans le cas du train de VIA, *Le Canadien*, tous les sièges sont pratiquement réservés pendant la période estivale et les jours de congé. Ce qui signifie que huit voitures-lits sont occupées sur le train transcontinental dans chaque direction, tous les jours pendant ces périodes de pointe.

Il faut faire comprendre à VIA que ces voitures-lits, voitures-restaurants et voitures-salons ne sont pas «non productives», mais constituent des composantes nécessaires, d'une valeur marchande, de notre réseau ferroviaire voyageurs national.

Lorsqu'on voyage régulièrement par train dans tout le pays, comme moi, on s'aperçoit de l'effet que ce manque d'engagement vis-à-vis les trains long parcours, les voitures-lits et voitures-restaurants et VIA même a produit sur le moral des employés à bord. Après les coupures de 1981, le moral des employés a fait un plongeon et n'a cessé de diminuer depuis lors. Il m'est difficile de tenir rigueur aux nombreux employés de VIA de ne pas arborer un sourire pour accueillir le public. La plupart des employés aînés ont reçu la proverbiale «poignée de main pleine de bonnes intentions» qui n'a rien de bon. On a abaissé le niveau de nombreux postes ou on les a éliminés. Bien des employés ont été mis sur une voie de garage et ne travaillent qu'une ou deux fois par mois. Et les jeunes sont démoralisés de voir leurs aînés dans cette situation, tandis que ceux qui restent parmi les plus anciens sont déprimés, car ils savent qu'ils ne peuvent abandonner ce qu'ils considèrent comme un navire en perdition pour recommencer subitement dans un autre genre d'emploi. En somme, le moral des employés n'a jamais été aussi bas dans nos trains de voyageurs.

Et quelle a été la réaction de VIA pour relever le moral de ses troupes? Envoyer les cadres travailler au front avec les employés une ou deux fois par année. Lorsqu'on aborde la question avec le président ou les vice-présidents à l'administration centrale de VIA, on a l'impression que ce travail des cadres est la trouvaille du siècle. À leur avis, c'est le meilleur moyen d'aider à panser les blessures infligées par la lourde direction de VIA qui a essayé de réduire les pertes d'exploitation en comprimant la feuille de paye. Or, la plupart des employés vous diront ouvertement à quel point leur déplaît cette façon d'agir condescendante des cadres à leur endroit.

Les employés de VIA Rail Canada ne savent pas pendant combien de temps encore ils pourront conserver leur emploi. Voilà le véritable problème! Les compressions et les renvois de

reclassification of jobs on the trains. They certainly are aware that the cutbacks made in managerial and headquarters staff has been minimal by comparison with the trimming of personnel from departments such as On-Board Services.

These men and women deserve better than this if they are to play a part in the rebuilding of our rail passenger system. They must be made to feel that they are part of a permanent operation. Instead, they now feel less secure than they did when they were working for CN and CP in the last days of railway-operated passenger services. Without a commitment to the continuation of the trains, these people can not be expected to play a part in making the public feel that they are using a mode of transport that is here to stay.

Without getting at all nostalgic, it is still easy to look back on the final year of CN and CP operation of the passenger trains and at least smile because of one fact: the locomotives and cars were seven or eight years younger then. Today, VIA's equipment is showing signs of age. It isn't that the equipment is really looking tattered or that the railways aren't maintaining the cars and engines properly. It's just that maintenance of this equipment is no longer enough. It's time we modernized the equipment we now have in operation in the same manner that Amtrak created its Heritage Fleet. By totally rebuilding the old cars and engines, their life expectancy was extended greatly and passenger comfort improved. Most importantly, modernization of the old Amtrak equipment reduced maintenance costs and problems.

While we do have the new LRCs, these trains have not been a success. VIA executives still dispute the claims that the LRC has not lived up to its builder's promises, but there is no disputing the costly and undependable nature of these trains. The incident with a wheel coming off an LRC coach near Cobourg, Ontario, back in December is only one of a number of flaws in these trains which have manifested themselves in unfortunate breakdowns.

Transport Canada and the Ministry of Industry, Trade and Commerce pushed for the construction of the LRCs in an attempt to build a Canadian passenger train design and construction industry. While their hearts may have been in the right places, I must question the location of their brains. Canada has always depended heavily on the U.S. for its railway rolling stock and locomotive technology. We have always used basic U.S. designs—which were produced for a market much larger than our own—and wisely adapted these designs for Canadian use. Even CP's stainless steel train, *The Canadian*, used a basic U.S. design, but incorporated many Canadian components and concepts. This made sense economically and from an operating point of view, giving us the benefit of U.S. experience and testing while still using Canadian technology where possible to produce a train that would suit our needs.

As well, many passenger cars and hundreds of locomotives have been built completely in Canada using U.S. designs, thus generating a maximum number of jobs for Canadians and

personnel et les reclassifications de postes à bord des trains ne sont pas passés inaperçus. Les employés se rendent bien compte que les réductions du personnel cadre et de celui de l'administration centrale sont minimes par rapport aux compressions du personnel de certains services, comme les services à bord.

Ces hommes et ces femmes méritent mieux, s'ils doivent jouer un rôle dans la reconstruction de notre réseau ferroviaire voyageurs. Il faut leur donner le sentiment qu'ils font partie d'un service permanent. Actuellement, ils se sentent au contraire moins protégés qu'à leur derniers jours de travail dans les services voyageurs exploités par CN ou par CP. Sans un engagement vis-à-vis le maintien des services voyageurs, on ne peut compter sur eux pour promouvoir, dans le public, l'idée qu'il s'agit d'un mode de transport permanent.

Sans devenir nostalgique, il est encore facile de remonter à la dernière année d'exploitation, par le CN et le CP, des trains de voyageurs et d'au moins en sourire pour une raison: les locomotives et les voitures avaient sept ou huit ans de moins. Aujourd'hui, le matériel de VIA montre des signes de fatigue. Ce n'est pas qu'il paraisse vraiment en piteux état ou que les chemins de fer n'entretiennent pas bien les voitures et les locomotives. Mais l'entretien ne suffit simplement plus. Il est temps de moderniser le matériel actuellement en service, tout comme Amtrak a créé son parc Heritage. La réfection des voitures et des locomotives lui a permis d'accroître considérablement leur durée de vie utile, a amélioré le confort des voyageurs et, ce qui importe le plus, a réduit les frais d'entretien et diminué les problèmes.

Nous avons bien les nouveaux LRC, mais ces trains n'ont pas connu le succès escompté. Les dirigeants de VIA contestent toujours les affirmations selon lesquelles le LRC n'a pas été à la hauteur des promesses de ses constructeurs, mais nul ne contestera le prix exorbitant et le peu de fiabilité de ces trains. L'incident survenu près de Cobourg (Ontario) en décembre dernier, lorsqu'une roue s'est détachée d'une voiture du LRC, n'est qu'un des nombreux défauts qui se sont manifestés par des pannes malheureuses.

Transports Canada et le ministère de l'Industrie et du Commerce encouragent la construction des LRC en vue de créer une industrie canadienne de conception et de construction de trains de voyageurs. Cela part de bons sentiments, mais je me demande si la raison y a joué un rôle. Le Canada a toujours grandement dépendu de la technologie américaine en matière de matériel ferroviaire roulant et de locomotives. Nous avons toujours eu recours à des modèles de base américains—destinés à un marché beaucoup plus important que le nôtre—et sagement adapté ces modèles aux besoins canadiens. Même le train en acier inoxydable de CP, *Le Canadien*, est construit d'après un modèle de base américain, auquel on a ajouté bien des composantes et des concepts canadiens. C'est une combinaison valable sur le plan économique et du point de vue de l'exploitation, cela nous fait bénéficier de l'expérience et des essais américains tout en faisant appel, dans la mesure du possible, aux techniques canadiennes, ce qui permet de construire un train qui répond à nos besoins.

De même, de nombreuses voitures et des centaines de locomotives ont été construites entièrement au Canada, d'après des modèles américains, créant ainsi un nombre maximum

Canadian suppliers while taking advantage of proven and reliable technology.

Now, we have the all-Canadian LRCs, which were refused after testing and many breakdowns by Amtrak. These trains, which were to flood the supposed world market for passenger equipment, have yet to be sold to anyone other than VIA. And, while these trains were to be used throughout the country, we are not being told that they are only suitable for corridor use in central Canada, that new Canadian long-distance cars must still be designed and that we will have to live with the old, non-rebuilt 1950s passenger cars until 1990 or later.

Where has VIA been while all this has been going on? We are now years behind Amtrak in the acquisition of new equipment—they having received the doubledeck Superliners and are proceeding with the construction of another type of long-distance equipment—and little or no thought has been given to rebuilding those cars we now have in service. I fail to see the logic in these moves and decisions by VIA.

The Canadian rail traveller deserves to ride in passenger cars that are as comfortable, modern and efficient as possible. We should not be told that some of our trains are inefficient because of the age of the equipment. It is up to VIA and the body that funds its operations, namely Transport Canada, to at least modernize the existing fleet of cars while we wait to see what happens with the design of the next generation of rolling stock.

In line with this discussion of equipment is the question of VIA's policy of scrapping "redundant" rolling stock. If VIA were ordered to reinstitute the services cut by Mr. Pepin's rusty axe back in 1981, it could not respond to that order. The simple fact is that much of the equipment used on many of those trains no longer exists. VIA has been engaged in an intensive scrapping and disposal program which has reduced the size of its rolling stock fleet. It is hard to comprehend the wisdom in scrapping or selling off equipment which may be necessary for future operations or should the promised new equipment fail to materialize. Even more basic, this equipment should have been retained to protect VIA against unexpected surges in traffic.

At the risk of appearing as a public relations man for Amtrak, I should point out that, during the course of shooting the CBC television documentary, I was taken to an Amtrak track construction and maintenance facility at Perryville, Maryland. As we drove down the road leading into the track facility, we were confronted by a string of 42 coaches, sleeping, dining and lounge cars. These were being held by Amtrak for possible rebuilding in the event that traffic surged or it became necessary to institute a new service. This had happened in the past and, in fact, equipment such as this was required for a new train between Florida and the Washington area. Amtrak merely took the necessary cars out of the storage line and put them through its own shops in Beech Grove, Indiana.

Although I am repeating myself, where once I saw a railway graveyard being built by the deterioration of Amtrak, I now

d'emplois pour des Canadiens et des fournisseurs canadiens tout en tirant parti d'une technologie éprouvée et fiable.

Aujourd'hui, nous avons les LRC, entièrement canadiens, que Amtrak a refusé après des essais et de nombreuses pannes. Ces trains, qui devaient supposément inonder le marché mondial du matériel voyageurs, cherchent toujours preneurs autres que VIA. En outre, on nous apprend maintenant que ces trains, qui devaient être mis en service dans tout le pays, ne conviennent que dans le corridor du centre du Canada, qu'il faut encore concevoir de nouvelles voitures canadiennes à grand parcours et qu'il nous faudra nous contenter, jusqu'en 1990 ou dans les années subséquentes, des vieilles voitures de 1950, non refaites.

Où était VIA pendant tout ce temps? Nous sommes maintenant des années en retard sur Amtrak dans l'acquisition de nouveau matériel—cette société a reçu les «Superliners» à deux étages et procède à la construction d'un autre genre de matériel à long parcours—et l'on ne pense pas, ou peu, à refaire les voitures actuellement en service. Je ne vois pas la logique des démarches et décisions de VIA.

Le voyageur canadien mérite d'occuper des voitures aussi confortables, modernes et efficaces que possible. Nul ne devrait nous dire que certains trains sont inefficaces en raison de la désuétude du matériel. C'est à VIA et à l'organisme qui finance ses opérations, nommément Transports Canada, que revient la modernisation du parc de voitures actuel, en attendant de savoir ce qui adviendra de la conception de la prochaine génération de matériel roulant.

Cette question de matériel est accentuée par la politique de VIA qui consiste à mettre au rebut le matériel roulant «excédentaire». Si l'on donnait instruction à VIA de rétablir les services coupés à la hache rouillée par M. Pepin en 1981, elle ne pourrait y arriver, parce que beaucoup de matériel employé dans ces trains n'existe tout simplement plus. VIA s'est engagée dans un vaste programme de mise au rebut et d'élimination qui a réduit l'importance de son parc de matériel roulant. Il est difficile d'estimer sage la mise à la ferraille ou la vente de matériel susceptible de servir à des opérations futures ou si la promesse de nouveau matériel ne se concrétisait pas. Raison encore plus élémentaire, on aurait dû conserver ce matériel pour protéger VIA contre l'accroîssement inattendu du trafic.

Au risque de me faire passer pour un agent de relations publiques de Amtrak, je dois souligner que, pendant le tournage du documentaire télévisé pour CBC, on m'a fait visité une installation de construction et d'entretien des voies ferrées de Amtrak à Perryville, Maryland. Sur la route qui nous menait à cette installation, nous sommes passés devant une file de quarante-deux voitures-coachs, voitures-lits, voitures-restaurants et voitures-salons. Amtrak les a mis de côté au cas où elle devrait les refaire, dans l'éventualité d'un accroissement du trafic ou de la création d'un nouveau service. Cela s'est déjà produit: on a eu besoin, en effet, de matériel de ce genre pour un nouveau train entre la Floride et la région de Washington. Amtrak a alors simplement remis les voitures nécessaires en service, après les avoir refaits dans ses ateliers de Beech Grove, Indiana.

Je me répète, mais le cimetière de trains créé par la détérioration du parc de Amtrak que j'avais vu un jour s'est trans-

see a flourishing, rational and efficient transportation system which has been built on sound economics and long-established railway operating procedures. There is nothing fancy about Amtrak. It certainly isn't as flashy as the French TGV or, perhaps, our sleek but misguided LRC project. But it works and the U.S. public likes it and uses it. And isn't this what we want to see in Canada?

I could go on in this manner for pages, but I feel I have given you some idea of my feelings on VIA and the direction in which I would like to see our rail passenger service heading within this decade. What we need is a system built on not just some accountant's view of what Canadians should be riding and where, but a railway which embodies all the positive aspects of passenger railroading that were built up over the past century. Most importantly, VIA must be responsive and sensitive to the needs of all Canadians. Transport Canada and VIA's executive must realize that we need more than just a corridor railway running from Quebec City to Windsor.

We need a rational, well-maintained rail passenger service. It is time to stop just maintaining VIA. The time has come to make a real commitment to VIA. That commitment still has not been made by the government or many members of VIA's own executive team. This committee can help affect this commitment through these hearings and your continued prodding of VIA, the railways and Transport Canada.

It was from the window of a passenger train that I first got to know this country. I'm sure that statement could be made by many Canadians and by many of the Senators on the committee. I want to make sure that Canadians will be able to see their country through a passenger car window in the future.

I would welcome a chance to assist you in your task. It means a lot to me as a rail passenger and a Canadian to see VIA firmly established as the kind of transportation operation which the whole country may use, enjoy and pride themselves on. If there is anything that I can do to help you, I stand ready and willing to assist. In the interim, my best wishes and thanks to all the Senators of the committee for this opportunity to speak out on a topic which concerns me deeply.

Yours sincerely,

Greg Gormick

formé en un réseau de transport florissant, rationnel et efficace, bâti sur de solides assises économiques et des méthodes d'exploitation des chemins de fer éprouvées. Le parc de Amtrak n'a rien de luxueux. Il n'est sûrement pas aussi rutilant que le TGV français ou encore que notre projet LRC éclatant mais mal dirigé. L'important, c'est que ça marche et que le public américain l'aime et s'en sert. N'est-ce pas ce que nous voulons au Canada?

Je pourrais continuer ainsi pendant des pages, mais je vous ai fait, je pense, montre de mes sentiments au sujet de VIA et de l'orientation que j'aimerais voir prendre par la direction des services ferroviaires voyageurs dans cette décennie. Ce qu'il nous faut, ce n'est pas un réseau né de l'opinion de quelques comptables décidant ce que les Canadiens devraient avoir et où, mais un chemin de fer qui englobe tous les aspects favorables des services ferroviaires voyageurs acquis depuis un siècle. VIA doit, et c'est ce qui importe le plus, répondre aux besoins des Canadiens et y être sensible. Les dirigeants de Transports Canada et de VIA doivent reconnaître qu'il faut plus qu'un train desservant le corridor Québec-Windsor.

Nous avons besoin de services ferroviaires voyageurs rationnels et bien tenus. Il est temps de cesser de seulement faire subsister VIA. Il est temps de s'engager véritablement. Cet engagement n'a pas encore été pris par le gouvernement ou par nombre de personnes parmi les dirigeants mêmes de VIA. Votre Comité peut contribuer à réaliser cet engagement par ces audiences et vos incessantes sollicitations auprès de VIA, des chemins de fer et de Transports Canada.

C'est de la fenêtre d'un train de voyageurs qui j'ai, pour la première fois, appris à connaître notre pays. Je suis convaincu que bien des Canadiens et de nombreux sénateurs parmi vous pourraient en dire autant et je tiens à être assuré que les Canadiens pourront toujours voir leur pays à travers la fenêtre d'une voiture de train.

Je serais heureux d'avoir l'occasion de vous aider dans votre tâche. En tant que Canadien et usager des chemins de fer, je compte énormément que VIA offrira le genre de service de transport fermement établi que tout le pays pourrait utiliser et aimer et dont il pourrait être fier. Si je puis vous être utile d'une façon ou d'une autre, je suis tout disposé à le faire. Entre-temps, mes meilleurs vœux et mes remerciements à tous les sénateurs du Comité de m'avoir donné cette occasion de débattre un sujet qui me tient à cœur.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Greg Gormick

APPENDIX "13-D"

OTTAWA,
March 27, 1984

Mr. André Reny,
Clerk,
Standing Committee on
Transportation & Communications,
The Senate,
Room 312B,
OTTAWA.

Dear André:

With reference to your telephone conversation with my Assistant, Debbie Campbell, this is to advise that Mr. Jack White of Kincardine, Ontario, will be making a submission to the Committee regarding VIA rail services. I understand that with this notification the deadline will be extended until April 10th for Mr. White's submission.

Thank you for your assistance in this regard.
Yours truly,

Gary M. Gurbin, M.P.,
Bruce-Grey.

GMG/dmc

APPENDICE «13-D»

OTTAWA, le 27 mars 1984

Monsieur André Reny
Secrétaire
Comité permanent des
transports et communications
Sénat
Pièce 312B
OTTAWA

Monsieur,

A la suite de votre conversation téléphonique avec mon adjoint, Debbie Campbell, la présente a pour objet de vous informer que M. Jack White de Kincardine (Ont.) présentera au Comité un exposé sur les services ferroviaires de VIA. Si je ne m'abuse, le présent avis permettra de reporter l'échéance de la présentation de l'exposé de M. White au 10 avril.

Je vous remercie de votre aide à cet égard et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Gary M. Gurbin, député
Bruce-Grey

GMG/dmc

APPENDIX "13-E"

Millicent C. Halpern
5624 Rand Avenue
Côte St. Luc, Quebec
H4W 2H5

March 29th, 1984

Dear Sirs,

I have travelled to Toronto very often and find the transportation fine in every respect, but the atmosphere is cold and impersonal.

After waiting in line for 20 minutes to purchase a sandwich that tastes like cardboard is most frustrating.

If one wants to improve the situation and gain friends, I suggest the following:

Have 1 or 2 dining cars where people can sit down and enjoy a meal and relax.

I would also have a hostess going through the train greeting people, see if there are any complaints, seating; them at the dining table and in short showing a little concern and maybe listening to the public at times . . .

If you think my ideas are feasible, I would like to apply for the job as Hostess . . .

Cordially yours

Millicent Halpern

APPENDICE «13-E»

Millicent C. Halpern
5624 Avenue Rand
Côte St. Luc, Québec
H4W 2H5

Le 29 mars 1984

Messieurs,

Je me suis rendue très souvent en train à Toronto et trouve le transport bon à tous les égards, mais l'ambiance froide et impersonnelle.

Il est des plus exaspérants de faire la queue durant 20 minutes pour acheter un sandwich qui a un goût de carton.

Pour améliorer la situation et se faire des amis, je proposerai la chose suivante:

Prévoyez un ou deux wagons-restaurants où les gens puissent s'asseoir, déguster un repas et se détendre.

Je ferai aussi passer une hôtesse dans le train, qui serait là pour accueillir les passagers, s'enquérir des plaintes, placer les gens aux tables de restaurant, bref qui montrerait un peu de sollicitude et pourrait parfois écouter le public.

Si vous pensez que l'idée est réalisable, j'aimerais me porter candidate pour l'emploi d'hôtesse . . .

Cordialement vôtre

Millicent Halpern

APPENDIX "13-F"

R.R. #2, Stayman Road
Kelowna, B.C.
V1Y 7R1

The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Sir:

Reference is hereby made to the inquiry into the National Rail passenger service provided to Canadian by Via Rail Canada Inc.

It is my opinion that rail passenger service (Via Rail) should be provided to Canadians from coast to coast. When one studies the history of Canada, particularly the western regions, it is readily noted that this Country would not be what it is today had it not been for the railway service expanding into western Canada. This historic link should not be broken, not only for historical reasons, but also to maintain the very important bond between fellow Canadians, both east and west, that has been cherished and treasured over the years.

Deleting this service only adds to the feeling of western Canadians that we are not a part of this Country, and adds to the thoughts of separation. It is my understanding that Via Rail service is being extended as far west as the City of Edmonton, Alberta. If this service is not extended through to Jasper and the Rocky Mountains and on to the Interior of British Columbia and to Vancouver, then many people will never have the opportunity to witness and enjoy the splendor of the Rocky Mountains.

Jasper, Alberta which is situated in the heart of the Canadian Rockies, and the Interior of B.C. are areas that provide the greatest scenery in Canada for tourists and vacationers alike. To travel through this area by rail coach is the most relaxed and enjoyable method of travel available today. The wildlife and beautiful scenery that can be viewed along the route of the Canadian National Railway from the foothills of the Rockies through to the City of Vancouver in British Columbia could be enjoyed by many Canadians if this service is extended.

The cost of travel today, particularly air travel, is becoming so expensive that it is beyond the financial capability of many Canadians. Rail service is the next best alternative and indeed in many instances would serve as the first choice. This alternative must be maintained so as to provide those persons on lower incomes with a method of travel throughout Canada.

To travel by rail is relaxing and very enjoyable and it offers many opportunities that are not available in any other type or mode of travel. A continued and expanded rail link across Canada will serve to bring Canadians together throughout this great land.

We as Canadians cannot afford to discard or disband this link. On this basis I therefore request the Standing Committee on Transport and Communications to recommend that Via

APPENDICE «13-F»

R.R. #2, Stayman Road
Kelowna, C.-B.
V1Y 7R1

Le greffier
Comité permanent des transports
et des communications
Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Monsieur,

La présente a trait à l'enquête sur le service ferroviaire de passagers assuré aux Canadiens par Via Rail Canada Inc.

Je juge qu'un service ferroviaire de passengers (celui de Via Rail) doit être offert dans tout le Canada. Quand on étudie l'histoire du pays, notamment des régions ouest, il est facile de se rendre compte que le Canada ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui si le chemin de fer ne s'était pas étendu vers l'Ouest. Il ne faut pas briser ce chaînon historique, non seulement pour des raisons d'histoire, mais aussi pour préserver le lien capital existant entre les Canadiens de l'Est et de l'Ouest, chéri depuis de nombreuses années.

La suppression du service ne ferait que renforcer le sentiment de non-appartenance des Canadiens de l'Ouest, et les idées de séparation. Je crois comprendre que le service de Via Rail est étendu à l'Ouest jusqu'à la ville d'Edmonton, en Alberta. S'il n'est pas étendu jusqu'à Jasper et aux Rocheuses, puis à l'intérieur de la Colombie-Britannique et à Vancouver, beaucoup de gens n'auront alors jamais l'occasion de voir et d'apprécier le splendide paysage des Rocheuses.

Jasper, en Alberta, qui est situé au cœur des Rocheuses, et l'intérieur de la Colombie-Britannique, offrent aux touristes et aux vacanciers les plus beaux paysages du Canada. Traverser cette région en train est la façon la plus relaxante et la plus agréable de voyager aujourd'hui. La faune et les magnifiques paysages que l'on peut voir sur le parcours du Canadien national du pied des Rocheuses à la ville de Vancouver pourraient être admirés par de nombreux Canadiens si le service était étendu.

Les voyages, notamment aériens, deviennent si coûteux qu'ils dépassent les moyens de bien des Canadiens. Le train est la meilleure alternative, et serait en fait bien souvent le premier choix. Il s'agit de maintenir cette alternative, pour offrir aux gens moins fortunés un moyen de voyager dans tout le Canada.

Le train est relaxant et très agréable, et il offre de nombreuses possibilités qui n'existent pas avec les autres types ou moyens de voyages. En poursuivant et en étendant les liaisons ferroviaires à travers le Canada, on contribuera à rapprocher les habitants de ce grand pays.

Nous ne pouvons pas nous permettre en tant que Canadiens d'abandonner ou de dissoudre ce lien. C'est pourquoi je demande au Comité permanent des transports et des communi-

Rail Canada Inc. provide national rail passenger service to Canadians from coast to coast.

Respectfully submitted,

A. T. Harrison

cations de recommander que Via Rail Canada Inc. assure un service ferroviaire de passagers à travers tout le Canada.

Avec mes respects.

A. T. Harrison

APPENDIX "13-G"

CTS
The Centre for Transportation Studies/University
of British Columbia
Trevor D. Heaver, Director
Vancouver, Canada
V6T 1W5
(604/228-4510)

March 23, 1984

The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Mr. Langlois:

The notice in the press of the enquiry into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada, Inc. prompts me to express my concern about the absence of a national passenger transportation policy in Canada. Detailed questions about the quality of equipment and services, the extent of services, the level of costs and the level of rates should be dealt with in the context of VIA's role in a national passenger transportation policy.

The level of subsidy provided by the public to VIA is an important public policy issue. It could become more so in the future. It is necessary that the support provided by taxpayers to intercity passenger transportation be done as efficiently as possible. That is not likely to be achieved by focussing on VIA Rail.

Sincerely,

Trevor D. Heaver
Director

TDH:1rb

Statement of Professor Trevor D. Heaver to the Standing Committee on Transport and Communications Concerning the National Rail Passenger Services Provided by VIA Rail Canada Inc.

My name is Trevor D. Heaver. I am the UPS Foundation Professor of Transportation in the Faculty of Commerce and Business Administration, University of British Columbia. I am, also, the Director of the Centre for Transportation Studies at that university. I am making this statement as an individual. I am not representing the university.

Intercity rail passenger services are important to Canadians. However, I am making this statement because I am concerned

APPENDICE «13-G»

CTS
Centre d'études sur les transports
de l'université de Colombie-Britannique
Trevor D. Heaver, directeur
Vancouver, Canada
V6T 1W5
(604/228-4510)

Le 23 mars 1984

Le greffier
Comité permanent de
Transports et communications
Le Sénat
Ottawa (Ont.)
K1A 0A4

Monsieur,

La nouvelle annoncée dans les journaux au sujet de la tenue d'une enquête sur le service ferroviaire national de transport voyageurs offert par VIA Rail Canada Inc. m'incite à vous faire part de mes craintes face à l'absence d'une politique nationale du transport voyageurs au Canada. Les questions précises qui se posent au sujet de la qualité du matériel et des services, de l'étendue de ces services, des coûts et des tarifs devraient être examinées dans le cadre d'une politique nationale de transport voyageurs et de la place qu'occupe VIA Rail dans le réseau.

L'importance des subventions accordées à VIA Rail par la population fait de cette question un enjeu politique de taille. Cet enjeu pourrait devenir encore plus critique dans l'avenir. Il importe que l'argent des contribuables aide à assurer l'efficacité du transport voyageurs interurbain et ce n'est vraisemblablement pas en misant uniquement sur VIA Rail que cet objectif sera atteint.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Trevor D. Heaver
Directeur

Mémoire du professeur Trevor D. Heaver présenté au Comité permanent de Transports et communications au sujet des services voyageurs des chemins de fer nationaux assurés par VIA Rail Canada Inc.

Je m'appelle Trevor D. Heaver et je suis titulaire de la chaire des transports, dotée par l'UPS, à la faculté de commerce et d'administration d'affaires de l'université de Colombie-Britannique. J'assume également la charge de directeur du Centre d'études sur les transports de l'Université. C'est cependant en mon nom personnel que je présente ce mémoire et non en celui de l'Université.

Les services voyageurs interurbains qu'assurent les chemins de fer sont importants pour les Canadiens et le but de mon

that Canadian policies are and will continue to place excessive reliance on VIA Rail to meet the intercity public transportation requirements of Canadians.

This is likely for four reasons. First, there is a long tradition in Canada of using the railways as an instrument of public policy. Second, VIA Rail is likely to be used as a chosen instrument of public policy because it is a Crown corporation. It is easier, politically, to subidize VIA Rail than to subsidize private corporations. Third, there are many communities which seek the reinstatement of rail passenger services. They have a particular reason for making presentations to the Committee. There cannot be a general submission against their particular arguments. Finally, the upgrading and expansion of rail passenger services is associated with significant project visibility that may be appealing politically.

I wish to present two arguments. *First*, general matters dealing with the extent and level of services to be provided by VIA Rail should be considered within the broad context of a national passenger transport policy. *Second*, the Committee must exercise great care when considering large investments in advanced rail passenger technology.

National Passenger Transport Policy

The Passenger services provided by VIA Rail are only a part of the services that may be purchased by the public. IT IS IMPORTANT THAT THE COMMITTEE CONSIDER VIA RAIL'S SERVICES IN THE BROAD CONTEXT OF THE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM.

In 1958, the problems of the railways resulted in the appointment of a Royal Commission on Transportation with a focus on railway traditional in Canada. Its terms of reference were, in part, to "inquire into and report upon the problems relating to railway transportation in Canada and the possibility of removing or alleviating inequities in the freight-rate structure." Fortunately, for the long-run development of the railways and the efficiency of the national transportation system, the (MacPherson) Commission formulated its recommendations in the broad context of the national system of which the railways are a part. The result has been a policy in the *National Transportation Act* which guides the commercial development of the railways and the efficiency of the transportation system. *The Commission treated the railways as a part of the whole economy, not as an end in themselves.*

VIA Rail is faced with many difficult problems. Much of its equipment is old. Many of its costs are largely beyond its control. It is losing a great deal of money, over 600 million dollars in 1983. Communities which do not generate enough passenger traffic for services to be compensatory, demand the continuation of the services.

mémoire est d'exprimer mon désaccord avec la politique canadienne qui compte et qui continuera à compter de façon excessive sur les services de VIA Rail pour répondre aux besoins des Canadiens en matière de transports interurbains.

Mon affirmation s'appuie sur quatre raisons. En premier lieu, il existe une longue tradition au Canada qui consiste à faire des chemins de fer nationaux un enjeu politique. En deuxième lieu, il est probable que VIA Rail sera choisi comme enjeu politique étant donné qu'il s'agit d'un société d'État. Il est plus facile, en effet, sur le plan politique, de subventionner VIA Rail plutôt que des entreprises privées. En troisième lieu, de nombreuses collectivités souhaitent le rétablissement des services voyageurs par chemin de fer. Elles ont donc une raison bien particulière de faire valoir leur point de vue devant le Comité. Il ne faut pas céder d'emblée à des intérêts particuliers. Enfin, l'amélioration et l'expansion des services ferroviaires voyageurs sont une mesure populaire et, à ce titre, peuvent devenir une solution politique attrayante.

Le point de vue que j'aimerais faire valoir revêt deux aspects. Tout d'abord, la question générale de la qualité et de la quantité des services offerts par VIA Rail devrait être examinée dans le cadre d'une politique nationale de transport voyageurs. Ensuite, il importe que le Comité se montre extrêmement prudent au moment d'envisager d'importants investissements dans la technologie ferroviaire de pointe.

Politique nationale sur les transports voyageurs

Les services voyageurs offerts par VIA Rail ne sont qu'une composante des services qui sont accessible à la population. IL IMPORTE QUE LE COMITÉ EXAMINE LES SERVICES DE VIA RAIL DANS LE CADRE GÉNÉRAL DU RÉSEAU NATIONAL DES TRANSPORTS.

En 1958, les problèmes issus des chemins de fer ont abouti à la constitution d'une commission royale d'enquête sur les transports avec, à l'arrère-plan, l'idée du caractère traditionnel des chemins de fer au Canada. Le mandat de la Commission était, notamment, de «faire enquête en vue de présenter un rapport sur les problèmes liés au transport ferroviaire au Canada et sur la spossibilité de supprimer ou du moins d'atténuer les injustices inhérentes au barème des tarifs de transports-marchandises». Par bonheur pour le plus grand bien du développement à long terme des chemins de fer et de l'efficacité du réseau national des transports, la Commission (MacPherson) a présenté des recommandations qui s'inscrivaient dans le cadre général du réseau national dont le transport ferroviaire fait partie. Il en est résulté l'adoption d'un principe dans la *Loi nationale sur les transports* destiné à guider le développement commercial des chemins de fer et l'efficacité du réseau des transports. *La Commission a inséré les chemins de fer dans l'économie en général sans les considérer comme une fin en soi.*

VIA Rail fait face à de nombreuses difficultés. Son matériel est en grande partie désuet. Il a perdu, dans une large mesure, la maîtrise de ses coûts. Ses pertes financières sont considérables et s'élevaient à plus de 600 millions de dollars en 1983. Les régions où la fréquentation est insuffisante pour que le service voyageurs soit rentable n'en continuent pas moins à réclamer ce service.

These problems must be tackled within the framework of a broad passenger transport policy. The objective of passenger transport policy should be to provide economic, efficient and adequatre services. The mission of VIA Rail should be defined within a policy and administrative system enabling each mode of transport to develop consistent with its costs and service qualites.

THE STANDING COMMITTEE SHOULD NOT DEAL WITH THE ISSUES OF VIA RAIL IN ISOLATION FROM OTHER PASSENGER SERVICES. THE PRINCIPLES OF THE *NATIONAL TRANSPORTATION ACT* SHOULD BE APPLIED TO PASSENGER SERVICES AS WELL AS TO FREIGHT SERVICES TO MAKE THE BEST USE OF ALL AVAILABLE MODES OF TRANSPORTATION AT THE LOWEST TOTAL COST.

Application of the principles of the *NTA* does not mean that all unremunerative rail passenger services would be abandoned. It would mean that policies would be developed to see that transport policies do not distort the selection of the most appropriate modes of transport to the detriment of the taxpayer and the user of the services.

High Technology Systems are Unlikely to be Economic

There is much speculation about the future of fuel prices and the advances of rail technology. Much publicity is given to the "success" of the French Train à Grande Vitesse (TGV) and the Japanese Bullet Train. These trains do represent significant technological achievements. However, major contributions have been made by governments to the capital costs of the projects. Low population densities in Canada make similar projects inappropriate here.

Sometimes the development of high technology rail systems are promoted as means of reducing energy consumption in the long run. Poorly utilised rail service may be more fuel inefficient, as well as costly in other resources, than road or even air services. A recent study on the relative fuel efficiency of the modes of passenger transport in Canada for 1980 concludes:

> For both potential and actual efficiencies (fuel and indirect energy), bus is the most efficient passenger mode. The auto, although less efficient in Canada than in most other countries, is still the second most fuel efficient, and the third most indirect energy efficient, passenger mode. Air travel is only slightly less fuel efficient than car travel; in fact, air travel has a slight advantage over car travel in indirect (and therefore total) energy efficiency. The rail mode, because of high indirect energy usage and low ridership on transcontinental trips, is the least efficient passenger mode.*

* E. S. Szplett & M. A. Sargious, "The Comparative Energy Efficiency of Intercity Transportation Modes in Canada", *Logistics and Transportation Review*, 1983, p. 171.

C'est dans le cadre général d'une politique globale sur le transport voyageurs qu'il convient de s'attaquer au problème. L'objectif de cette politique doit être d'offrir un service économique, efficace et convenable. La vocation de VIA Rail doit être définie suivant un plan politique et administratif d'ensemble, apte à donner à chacun des modes de transport la possibilité de se développer en fonction de ses coûts et de la qualité de ses services.

IL NE FAUT PAS QUE LE COMITÉ PERMANENT TRAITE LA QUESTION DE VIA RAIL COMME UNE PROBLÈME ISOLÉ DES AUTRES SERVICES VOYAGEURS. LES PRINCIPES DE LA *LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS* DOIVENT S'APPLIQUER AUX SERVICES VOYAGEURS TOUT AUTANT QU'AU TRANSPORT-MARCHANDISES SI L'ON VEUT TIRER PARTI AU MAXIMUM, ET AU PRIX LE PLUS BAS, DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT EXISTANTS.

L'application des principes de la LNT n'entraîne pas forcément l'abandon de tous les services ferroviaires de transport voyageurs qui ne sont pas rentables. Ce qu'il faut garder à l'esprit, cependant, c'est la nécessité, dans une politique des transports cohérente, d'éviter que le choix du mode de transport se fasse au détriment du contribuable et de l'usager des services.

Le matériel de pointe pourrait se révéler une solution économique

On a beaucoup parlé de l'évolution des coûts du carburant et des progrès de la technologie ferroviaire. Toute une publicité a été faite autour du «succès» du Train à grande vitesse (TGV) de la France et du turbotrain japonais. Effectivement, on peut considérer ces trains comme une grande réussite sur le plan technologique. Ce qu'il ne faut pas oublier, cependant, c'est l'important investissement de la part des gouvernements dans ces projets et la faible densité de la population canadienne qui rendraient irréalistes ici de pareils investissements.

On fait parfois valoir l'idée que la mise au point d'une nouvelle technologie ferroviaire serait une façon de réduire à long terme la consommation d'énergie. En effet, un service ferroviaire mal utilisé peut être plus énergivore, tout en faisant une plus grande consommation d'autres ressources, que le transport routier ou même le transport aérien. Une étude récente qui comparait la consommation d'énergie des divers modes de transport au Canada en arrivait à la conclusion suivante:

> Tant par son efficacité réelle que potentielle (consommation de carburant et d'énergie indirecte), l'autocar est le mode de transport le plus économique. L'automobile, bien qu'elle soit moins économique que dans la plupart des autres pays, se classe quand même au deuxième rang pour la consommation de carburant et au troisième rang pour la consommation d'énergie indirecte. L'avion suit de près la voiture particulière pour la consommation de carburant et l'emporte même légèrement sur elle en ce qui a trait à l'énergie indirecte (et donc au total). Le train, à cause de sa grande consommation d'énergie indirecte et de sa faible fréquentation sur les lignes transcontinentales, est le mode de transport voyageurs le moins économique.*

* E. S. Szplett et M. A. Sargious, «The Comparative Energy Efficiency of Intercity Transportation Modes in Canada», *Logistics and Transportation Review* 1983, p. 171.

Conclusion

I urge the Committee to consider the issues before it with respect of VIA Rail within the context of a national passenger transportation policy. Only then can the interests of the users and taxpayers be met in providing adequate services efficiently.

In 1967, Canada adopted a transportation policy that has been praised widely. It was not an easy policy to adopt. But it was seen as a policy that had to be adopted if the transportation system was to develop efficiently. In 1984, it is important to the future development of the passenger transport system that the Committee NOT address the national rail passenger services provided by VIA Rail Canada Inc. in isolation from a national passenger transportation policy.

Trevor D. Heaver

Conclusion

Je prie donc le Comité d'examiner les questions se rapportant à VIA Rail dans le contexte d'une politique nationale des transports voyageurs. Cette approche est la seule qui puisse assurer des services efficaces en tenant compte de l'intérêt des usagers et des contribuables.

En 1967, le Canada a adopté une politique des transports qui s'est mérité de très nombreux éloges. Ce n'était pas une politique facile à adopter. Mais on a cru qu'il fallait s'engager dans cette voie pour que le réseau des transports puisse se développer de manière efficace. En 1984, il est important pour l'évolution future du réseau de transport voyageurs que le Comité NE CONSIDÈRE PAS la question des services ferroviaires nationaux de transport voyageurs comme un problème isolé mais qu'il l'intégre à une politique nationale de transport voyageurs.

Trevor D. Heaver

APPENDIX "13-H"

105 St-Onge 1
Hull, Quebec

March 26, 1984

The Clerk
Standing Committee on
Transportation and Communication
The Senate
Ottawa, Ontario

To whom it may concern:

Please find attached a copy of a letter sent to the Minister Lloyd Axworthy dated January 3, 1984, as well as his March 1, 1984 reply.

Note that the Minister's response deceived me enormously and that I believe that it constitues a complete abdication of his responsibility.

I hope to obtain a little more satisfaction by bringing these facts to your attention.

Yours truly

Suzanne Labonté-Boily

c.c. Consumer Protection Office.

105 St-Onge
Hull, Quebec

January 3, 1984

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transportation
House of Commons
Rm 426-n, Center Block
Wellington St
Ottawa, Ontario

Mr Minister:

We have had the bitter pleasure of travelling on VIA Rail over the holidays, on train #133, Montreal/Chicoutimi, on Friday, December 23. During this trip we discovered why people do not like this form of transportation.

Imagine, Mr. Minister, travelling for twelve and a half hours in a suburban coach with no toilet facilities, sitting on rock-hard seats on which you could not even lay your head to get some rest. Nor is this all! These coaches had no temperature control, no "smoking/no smoking" sections, no refuse containers, and the rain and snow entered freely through the windows. Moreover, a single Club car had to serve six coaches; and you know what this means; not enough food to satisfy everyone's needs and a single water fountain containing warm water, and a few hours before the end of the trip, not a single drop.

APPENDICE «13-H»

105 St-Onge, 1
Hull, Québec J8Y 5V1

Le 26 mars 1984

The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

A qui de droit,

Veuillez trouver ci-joint une copie de lettre envoyée au Ministre Lloyd Axworthy en date du 3 janvier 1984 ainsi que sa réponse du 1er mars 1984.

Je tiens à vous faire remarquer que la réponse reçue du Ministre m'a énormément déçue et je crois que c'est une abrogation totale de la part du Ministre.

J'espère obtenir un peu plus de satisfaction en apportant ces faits à votre attention.

Bien à vous,

Suzanne Labonté-Boily

c.c.: Office de la protection du consommateur

105 St-Onge, #1
Hull, Québec J8Y 5V1

Le 3 janvier 1984

L'honorable Lloyd Axworthy
Ministre des transports
Chambre des communes
Pièce 426-N, Édifice du Centre
Rue Wellington
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Monsieur le ministre,

Nous avons eu l'amer plaisir de voyager par VIA Rail pour le temps des fêtes, le vendredi 23 décembre, par le train 133, Montréal/Chicoutimi. Durant ce voyage nous avons découvert pourquoi les gens n'aiment pas voyager par ce mode de transport.

Imaginez-vous, monsieur le ministre, dans un wagon de train de banlieue, dans lequel il n'y a pas de toilette, assis dans des sièges durs comme de la roche dans lesquels nous ne pouvions même pas nous appuyer le tête pour nous reposer et ce pour une durée de douze heures et demie. Et ce n'est pas tout! Ces wagons n'avaient même pas de contrôle de chauffage, ni de sections fumeurs/non-fumeurs, aucun endroit pour y mettre nos déchets, et la pluie et la neige y pénétraient par les fenêtres. En plus, il y avait seulement un wagon cantine pour servir 6 wagons; donc, vous savez ce que cela représente; pas assez de manger pour nourrir tout le monde et une seule buvette conte-

We rode in coaches which did not meet the minimum health and safety standards in our supposedly civilized country.

When we reserved our tickets we were told that we would be in LRC coaches (light, rapid, comfortable.). Many people called back to confirm that we would still be getting the comfort we were promised at the start. If we are to believe the ticket salesmen and all the media advertising, would this not be false advertising? And surely you know what false advertising means.

Another important point, Mr. Minister, we paid full price to travel like cattle.

This train was full; you may imagine our surprise, Mr. Minister, on learning that at Shawinigan seventy people boarded the train and found themselves standing in the baggage car with the animals (dogs and cats).

All this, Mr. Minister, to be told by the authorities that the same thing happens every year, that we are treated as less than nothing because we come from Saguenay Lac St Jean and that it is more important to provide good service on lines such as Montreal/Ottawa, and Montreal/Toronto.

We have been deceived, Mr. Minister, and we shall never again take the train.

You will find attached a general petition signed by passengers who wish to be refunded.

Yours truly

nant de l'eau chaude et, quelques heures avant la fin du voyage, elle ne contenait plus une seule goutte d'eau.

Nous étions dans des wagons qui ne rencontraient pas les exigences minimales d'hygiène et de sécurité dans notre pays supposément civilisé.

Lorsque nous avons réservé nos billets on nous a dit que nous aurions des wagons L.R.C. (léger, rapide et confortable). Plusieurs ont rappelé afin de s'assurer que nous aurions toujours le confort tel que promis au départ. Si nous devions croire les vendeurs de billets ainsi que toute la publicité des médias, n'est-ce pas de la fausse représentation? Et vous savez sûrement ce que veut dire fausse représentation?

Un autre point important, monsieur le ministre, nous avons payé le plein prix pour voyager comme du bétail.

Ce train était bondé; quelle ne fut pas notre surprise, monsieur le ministre, d'apprendre qu'à Shawinigan soixante dix (70) pesonnes ont pris place dans ce train et se sont retrouvées debout dans le wagon à bagages avec les animaux (chiens et chats).

Tout ceci, monsieur le ministre, pour nous faire dire par les responsables qu'à chaque année se reproduit la même chose, que nous sommes traités comme des moins que rien parce que nous venons du Saguenay Lac Saint-Jean et qu'il est plus important de bien desservir des lignes telles que Montréal/Ottawa, Montréal/Toronto.

Nous sommes déçus, monsieur le ministre, et jamais plus nous reprendrons le train.

Ci-Joint, vous trouverez une pétition générale des passagers qui comptent être remboursés.

Bien à vous,

c.c.: M. J.M. LeClair, Président du C.N., 935 LaGauchietère, Montréal, Québec
M. Pierre France, Président de Via Rail, 27 rue Elgin, Marte 1, Place Bonaventure, Montréal, Québec
Office de la Protection du consommateur, 715 Boulevard St-Joseph, Hull, Québec J8Y 4B6

Différents médias

Madame Suzanne Labonté-Boily
105, rue St-Onge
Appartement 1
Hull, Québec

Dear Madam:

Thank you for your letter of January 3, 1984, to which you attached a copy of a petition signed by certain passengers on the occasion of a trip undertaken on December 23, 1983, on board VIA Rail train No. 133, on the Montreal/Chicoutimi line.

Upon reading the description of the circumstances under which you travelled I can well understand your feeling of dissatisfaction and I sympathize with your distress. Moreover, as you can well imagine, this occurrence created some rather noisy publicity in various news media while the relevant VIA

Madame Suzanne Labonté-Boily
105, rue St-Onge
Appartement 1
Hull (Québec)
J8Y 5V1

Madame,

La présente fait suite à votre lettre du 3 janvier 1984 à laquelle vous joigniez la copie d'une pétition signée par certains passagers lors d'un voyage effectué le 23 décembre 1983 à bord du train nº 133 de VIA Rail, sur la ligne Montréal-Chicoutimi.

A la lecture de la description des circonstances entourant ce voyage, je comprends bien le sentiment d'insatisfaction qui vous anime et j'en suis fort désolé. Aussi, comme vous pouvez facilement l'imaginer, cette situation a suscité une publicité des plus tapageuse dans différents médias d'information et les services responsables de VIA se sont empressés de préparer un

Rail departments were quick to prepare a complete report of all the facts surrounding the December 23rd trip.

Without seeking to make excuses for the negative impression resulting from this trip I would nevertheless like to make the following comments.

Although the accounts of the trip may only make vague reference to them, we must not lose sight of, nor minimize the real causes of the problems which confronted all manner of transportation, both public and private, during this period. In fact, the prevailing cold weather, as well as the snow, which made roads practically impassable, both contributed to the unusually large numbers of travellers opting for rail service at this time. This state of affairs also caused a large increase in the demand for transportation on all lines and in all directions at the same time.

In planning for such an eventuality, VIA Rail services developed and implemented a complete inspection and maintenance program for its seven hundred car fleet. The inspection revealing that the number of coaches was insufficient to meet the expected demand, VIA Rail rented three GO type trains with a total of 15 coaches, that is 1800 places, as well as three suburban coaches and twenty-tree locomotives. VIA Rail then had to use this rolling stock in the most rational manner with minimum reserves for breakdowns and delays.

These few pieces of information refer to only a small number of measures undertaken by VIA Rail to ensure that Canadians could be with their families for Christmas. VIA Rail is the first to admit that conditions were not perfect, especially concerning the Chicoutimi train, yet they were nevertheless able to transport a third of a million people during this twenty-one day period, admittedly sometimes late, but always safely.

Thus, in the present situation, the Chicoutimi train had six coaches, twice as many as usual, and one more than last year. The suburan coaches which were part of this train had no washrooms nor any running water and consequently passengers were obliged to go to another coach to avail themselves of these facilities. These coaches are not new but were renovated in 1983 and are as safe as any other vehicle use for surface transportation, although not designed for inter-city service. Also, passengers are usually not admitted to the baggage car. However, in these exceptional conditions, rather than leaving passengers stranded on the platform on Christmas Eve or placing them in crowded aisles, use of the baggage car was authorized, but not before the conductor had warned passengers that they would have to travel standing. VIA Rail authorities doubt that deciding differently would have been wiser or more popular.

Moreover, passengers may not reserve seats on this train and LRC coaches have not yet been used on this line. Therefore, the service could not have been advertised since it does not exist. All ticket vendors are aware of this situation and only a misunderstanding could have led to the belief that LRC coaches were in use on the Montreal/Chicoutimi line.

rapport complet afin d'établir les faits tels qu'ils se sont produits lors de ce voyage du 23 décembre 1983.

Sans tenter de rechercher des excuses quant à l'impression négative qui résulte de ce voyage, j'aimerais néanmoins vous faire part des commentaires suivants.

Même si les comptes rendus n'y font parfois qu'une vague allusion, il ne faudrait pas perdre de vue ou minimiser les causes réelles des problèmes auxquels étaient confrontés tous les modes de transport privé ou en commun à cette période de l'année. En effet, le froid intense qui sévissait de façon continue et la neige qui rendait les routes impraticables ont fait qu'une quantité de voyageurs plus importante que prévue ont opté pour l'utilisation des services ferroviaires. Cet état de faits a ainsi engendré une forte augmentation au niveau de la demande de transport sur toutes les lignes et dans toutes les directions en même temps.

En prévision d'une telle situation, les services de VIA Rail ont d'abord élaboré, puis mis en œuvre un programme de révision complète et d'entretien de son parc de sept cents (700) voitures. Cette révision démontrant qu'il n'y aurait pas suffisamment de wagons pour satisfaire à la demande, VIA Rail a loué trois (3) trains du type GO totalisant quinze (15) voitures, soit 1800 places, en plus de trois (3) voitures de banlieue et de vingt-trois (23) locomotives. Il leur a donc fallu utiliser tout ce matériel de façon très rationnelle, avec un minimum de réserve pour compenser les bris et les retards.

Ces quelques renseignements ne font état que d'une partie fort minime des mesures prises par VIA afin de permettre aux Canadiens de se rendre dans leur famille à l'occasion de Noël. Les services de VIA eux-mêmes sont les premiers à reconnaître que les conditions n'étaient pas idéales, particulièrement en ce qui concerne le train de Chicoutimi, mais il leur a quand même été possible de transporter un tiers de million de gens au cours de cette période de vingt et un (21) jours, quelquefois en retard certes, mais toujours à bon port.

Or, dans la situation qui nous occupe, le train de Chicoutimi avait six (6) voitures, soit le double de sa capacité habituelle et une de plus que l'an dernier. Les voitures de banlieue qui en faisaient partie n'ont pas de toilette ni d'eau courante et il fallait par conséquent se rendre dans une autre voiture pour s'en procurer. Ces voitures ne sont pas modernes, mais elles ont été rénovées en 1983 et sont aussi sécuritaires que tout autre véhicule utilisé pour le transport de surface, sans toutefois être prévues pour assurer les services intervilles. Par ailleurs, les voyageurs ne sont habituellement pas admis dans le fourgon à bagages. Cependant, dans ces conditions exceptionnelles, au lieu de laisser les voyageurs sur le quai la veille de Noël ou de les placer dans les couloirs encombrés, le fourgon à bagages a été autorisé, mais seulement après que le chef de train eût prévenu les gens avant l'embarquement qu'ils auraient à voyager debout. Les responsables de VIA doutent qu'il aurait été plus sage ou plus populaire d'agir autrement.

En outre, les places dans ce train ne sont pas réservées et les voitures LRC n'ont pas encore été utilisées sur cette ligne. Par conséquent, la réclame ne peut avoir fait mention de l'existence de ce service puisqu'il n'est pas dispensé. Tous les vendeurs de billets sont au courant de cette situation et seul un

In conclusion, it is regretable that due to circumstances beyond their control, VIA Rail was not able to offer you and the other passengers, all the usual comforts as well as a high quality service. Rest assured however, that at the present time VIA Rail is doing everything in its power to improve the totality of its services.

I hope that despite this unfortunate experience you will understand that the situation arose out of exceptional circumstances and that you will not hesitate to use VIA passenger rail service in the future; a service which has allowed Canadians to travel safely at all times.

Thanking you for having brought these comments to my attention, I remain,
Sincerely

Lloyd Axworthy

malentendu aurait pu laisser croire à leur exploitation sur la ligne allant de Montréal à Chicoutimi.

En terminant, il est regrettable que VIA n'ait pas été en mesure, à cause de circonstances incontrôlables, de vous offrir ainsi qu'aux autres voyageurs, tout le confort habituel et un service de meilleure qualité. Je puis vous assurer cependant que les services de VIA déploient actuellement tous les efforts possibles en vue d'améliorer l'ensemble de ses services.

J'ose espérer, malgré cette expérience malheureuse, que vous comprendrez qu'il s'agissait là de circonstances exceptionnelles et que vous n'hésiterez pas à avoir recours à nouveau aux services de transport ferroviaire VIA qui permet aux Canadiens de se déplacer de façon sécuritaire en tout temps.

Je vous remercie de m'avoir fait part de vos commentaires et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Lloyd Axworthy

APPENDIX "13-I"

Robert E. Lee
Box 464
Penticton
British Columbia
Canada

Dear Sirs:

New VIA TRANSIT CANADA, Down in Vancouver B.C. and the Fraser Valley. The bus service Pacific Coash Lines is sold now to the private.

In abboittsford, or Chilliwack a 20 year-old secretary takes the bus to work her job is in Vancouver. An Elkderly lady takes the bus to Vancouver for a doctor or dentist appointment, it happens now, B.C. Social Credit Government says it costs the provincial government 7 million dollars a year to operate, not from city taxes.

When I first came to B.C. the small cities ———ch has one bus running, in 1974. Both B.C. and Alberta are provinces are in bad financial shape. Manitoba is a poor province, can't afford a rapid rail transit. Newfoundland is a poor province too.

Like B.C. Transit, Ontario, The Authority supplies buses and trains to cities who can't afford or needs it, the city and fare box passengers pay the operating costs, Ottawa should require a big yard for buses as big as a few football fields.

Sincerely

Robert Lee

Dear Sirs:

Going back to the trains. In 1964 trains on the branch lines were taken out, Edmonton to Dawson Creek through Grande Prairie. Kamloops to Kelowna, Penticton to Vancouver, Calgary, Lethbridge to the Kootenays in B.C. Because people are flying by jet by car too. Help put the trains back in service on these branch lines. New services Edmonton-Athabasca, Fort MacMurray route Edmonton-Hay River N.W.T. Yellowknife. Trains are more economical to ride than flying or taking your car.

New fast electric trains, Magnetic type between cities Montreal-Ottawa-Toronto to Western Canada, people get in a hurry.

Electric street cars and trains, for between cities Edmonton-Calgary-Lethbridge, Vancouver, The Maritimes, Ontario, Quebec, corridors. Many trips a day saves on the tear and wear on buses, fuel.

Sincerely

Robert Lee

APPENDICE «13-I»

Robert E. Lee
Boîte 464
Penticton
Colombie-Britannique
Canada

Messieurs,

Le nouveau VIA TRANSIT CANADA, à Vancouver, C.-B. et dans la vallée du Fraser. Le service d'autobus Pacific Coach Lines a été vendu à l'industrie privée.

À Abbotsford ou Chilliwack, une secrétaire de vingt ans prend l'autobus pour se rendre à son travail à Vancouver. Une dame âgée prend l'autobus pour aller à un rendez-vous chez le médecin ou le dentiste à Vancouver; c'est ce qui arrive maintenant. Le gouvernement du crédit social de la Colombie-Britannique mentionne que cela coûte sept millions de dollars par année au gouvernement provincial pour opérer, et pas à partir des taxes imposées aux villes.

Lorsqu'en 1974 je suis arrivé pour la première fois en Colombie-Britannique, chaque petite ville avait son autobus. La Colombie-Britannique et l'Alberta sont des provinces en mauvaise posture financière. Le Manitoba est une province pauvre, qui ne peut se payer un service ferroviaire rapide de transport de voyageurs. Terre-Neuve aussi est une province pauvre.

Comme la Colombie-Britannique, Transit, l'Ontario, les autorités fournissent des autobus et des trains à des villes qui ne peuvent les payer ou qui n'en ont pas besoin. Ce sont les voyageurs des villes qui paient pour ces services. Ottawa devrait exiger pour les autobus un terrain aussi grand que plusieurs champs de football réunis.

Bien à vous,

Robert Lee

Messieurs,

Revenons aux trains. En 1964 on abandonna le service sur les embranchements suivants: Edmonton vers Dawson Creek via Grande Prairie, Kamloops vers Kelowna, Penticton vers Vancouver, Calgary, Lethbridge vers les Kootenays en Colombie-Britannique, parce que les gens voyagent maintenant par avions, et aussi en auto. Veuillez faire en sorte que les trains soient remis en service sur ces embranchements. Nouveaux services Edmonton-Athabasca, Fort MacMurry, Edmonton-Hayriver, T.N.O., Yellowknife. Il est plus économique de voyager par train que par avion ou par auto.

Les nouveaux trains électriques rapides, de type magnétique, entre les villes comme Montréal, Ottawa, Toronto, vers le Canada et l'Ouest. Les gens sont pressés.

Les tramways et les trains électriques entre les villes, Edmonton, Calgary, Lethbridge, Vancouver, les Maritimes, l'Ontario, le Québec, les trains à couloir. Plusieurs itinéraires par jour. Cela use moins les autobus, économise l'essence.

Bien à vous,

Robert Lee.

APPENDIX "13-J"

March 26, 1974

Standing Committee on
Transport and Communications
Via Rail Canada Inc.

To Whom it may concern:

It seems to me that Via Rail Inc. is caught between a rock and a hard place.

For years the passenger train service in Canada was downgraded and almost forgotten, because of the rising popularity of air travel.

Also Canadian National, and Canadian Pacific were allowing the passenger train service to disintegrate to the point that the passenger trains were in terrible condition. This apparently was done because there was more money in the freight business.

The financial arrangements between Via Rail Inc. and the railroads seems to have been set up mainly for the benefit of the railroads, with very little advantage to Via.

Mr. Pepin, and I believe his predecessor in the transport portfolio, seemed to have a mental block when it came to the question of the passenger trains in Canada. Possibly the fact that Mr. Pepin is on the board of directors of Voyageur bus lines has something to do with this. I heard that in the summer of 1982 thousands of Japanese tourists were booked on a Via Rail tour of western Canada. At the last minute this was cancelled and they travelled by bus!

The passenger train service between Havelock Ont. and Toronto was terminated. It was possible for us to drive to Pontypool from Lindsay and take the train to Toronto. Six dollars return. It now costs $76 by bus. The train fare could have quite easily have been raised and nobody would have complained. And the line would not have lost so much money. Possibly Mr. Domm, M.P. Peterbough should have spent a little less time on fighting Metric and spent more time on trying to save the passenger train service between Havelock and Toronto.

I have heard of enormous amounts of money being spent on a section of railroad. Then with this added cost they show a deficit, and this section is abandoned. Doesn't make sense.

Airports and highways are built with federal government money, and yet it seems to me that very little money is spent on the passenger train service. It appears that the passenger train service has to go it on its own merit.

Via Rail seems to be the victim of only negative publicity. Headlines are printed when a train is late or the water supply freezes up. No mention is ever made of the 100's of passenger trains that are on time and have no problems.

Tens of thousands of dollars have been spent on new, impractical ideas. For example the "Turbo" train. Change for

APPENDICE «13-J»

Le 26 mars 1984

Comité permanent des transports
et des communications
Via Rail Canada Inc

A qui de droit

Il me semble que la société Via Rail est prise entre le marteau et l'enclume.

Pendant des années, le service ferroviaire des passagers s'est dévalorisé et a été pratiquement oublié chez nous, du fait de la popularité grandissante du transport aérien.

Le Canadien national et le Canadien Pacifique l'ont également laissé se détériorer au point que les trains de passagers sont tombés dans un terrible état. Tout cela, semble-t-il, parce qu'il y avait plus d'argent à faire avec le fret.

Les arrangements financiers entre la société Via Rail et les compagnies de chemin de fer semblent avoir surtout servi l'intérêt des dernières, en présentant fort peu d'avantages pour Via.

M. Pepin et, à mon sens, ceux qui l'ont précédé au portefeuille des Transports, ont semblé faire un blocage mental chaque fois qu'il a été question des trains de passagers au Canada. Peut-être que dans le cas de M. Pepin le fait de siéger au conseil d'administration de la compagnie d'autobus Voyageur y est pour quelque chose. J'ai entendu dire qu'à l'été 1982 Via avait décroché des réservations de milliers de touristes japonais pour un voyage organisé dans l'ouest canadien. Il y a eu annulation à la dernière minute, et ceux-ci ont fait le voyage en autobus!

Le service ferroviaire de passagers entre Havelock (Ont.) et Toronto a été interrompu. Nous pouvions nous rendre en voiture de Lindsay à Pontypool et prendre de là le train pour Toronto. Le voyage aller et retour revenait à six dollars; il en coûte maintenant 16 en autobus. On aurait pu assez facilement augmenter le prix des billets sans que personne ne se plaigne, et la ligne n'aurait pas perdu autant d'argent. Peut-être que M. Domm, le député de Peterbough, aurait dû passer un peu moins de temps à combattre le système métrique, et plus de temps à essayer de sauver le service ferroviaire de passagers entre Havelock et Toronto.

On parle d'énormes sommes d'argent consacrées à un tronçon du chemin de fer. Puis, à cause du coût accru, il accuse un déficit, alors on abandonne le tronçon en question. Absurde.

Aéroports et routes sont construits à l'aide des deniers fédéraux, mais très peu d'argent semble aller au service ferroviaire des passagers. On dirait que ce dernier doive s'en sortir par ses propres moyens.

Via Rail donne l'impression d'être victime d'une publicité continuellement négative. Quand un train est en retard ou que la réserve d'eau gèle, on l'annonce en première page. Mais on ne parle jamais des centaines de trains de passagers qui sont à l'heure et ne connaissent aucun problème.

On a investi des dizaines de milliers de dollars dans de nouvelles idées qui sont irréalistes. Comme le «turbotrain». Chan-

change sake is a waste of money and time. New ideas are certainly worthwhile, but they should be practical and reasonable.

I have travelled from Toronto to Vancouver and return several times by train and have nothing but praise for the Via Rail system. A better Public Relations job is required. It should be emphasized that train travel can be a vacation in itself. In other words it is fun. A vacation can be enjoyed on a train. One meets a variety of people from all over the world. It is not just a way of getting from point A to point B. Of course the service must be upgraded and not allowed to worsen any more than it has.

Passenger train service hit the bottom some time ago. There is only one way to go and that is up. Let's get on with it.

Yours truly,

Colin R. Lees

47 Angeline St. S.
Apt. 604
Lindsay, Ont.
K9V 3L7

ger pour le plaisir de changer est gaspiller temps et argent. Les idées nouvelles sont certainement utiles, mais elles doivent être raisonnables et réalisables.

J'ai fait à plusieurs reprises le voyage aller et retour Toronto-Vancouver, et n'ai que des louanges à formuler sur le service de Via Rail. Il s'agit seulement d'améliorer le travail de relations publiques. On devrait mettre l'accent sur le fait que le voyage en train peut être des vacances en soi. En d'autres termes, c'est un plaisir. On peut passer de bonnes vacances en train. On y rencontre des gens du monde entier. Ce n'est pas seulement un moyen de se rendre du point A au point B. Bien entendu, on va devoir revaloriser le service, et ne pas le laisser se détériorer encore plus.

Le service ferroviaire des passagers est au plus bas depuis un certain temps. On ne peut que le remonter. Faisons-le.

Votre dévoué

Colin R. Lees

41 Angeline St. S.
Apt. 604
Lindsay (Ont.)
K9V 3L7

APPENDIX "13-K"

NON-SMOKERS' ASSOCIATION

6th April 1984

Mr. André Rény
Standing Senate Committee
on Transportation and
Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Subject: VIA Rail Submission

Dear Mr. Rény:

Pursuant to our recent telephone conversation, please find enclosed herewith a copy of our submission relating to the situation on VIA Rail vehicles and other premises regarding smoking/nonsmoking. We also attach some recommendations for the improvement of the current situation.

Thank you for your consideration.

Sincerely,

Allan Levine
Chairman, Legislation
Non-Smokers' Association/Association
des non-fumeurs

AEL/Attachment

cc: Mr. Bernard G. F. D'Eon, President, NSA/A des N-f
Dr. Donald Wigle, Medical Advisor, NSA/A des N-f

APPENDICE «13-K»

ASSOCIATION DES NON-FUMEURS

Le 6 avril 1984

M. André Rény
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Objet: Mémoire pour VIA Rail

Cher Monsieur,

Conformément à notre récente conversation téléphonique, nous vous adressons ci-joint notre mémoire sur la situation existant pour les fumeurs et les non-fumeurs dans les véhicules et les autres installations de VIA Rail. Nous joignons aussi quelques recommandations sur la façon de l'améliorer.

Nous vous remercions de votre attention.

Sincèrement vôtre,

Allan Levine
président pour la branche
législation
Non-Smokers' Association/
Association des non-fumeurs

Lettre/
Annexe

cc: M. Bernard G. F. D'Eon, président de la NSA/A des n.-f.
M. Donald Wigle, conseiller médical de la NSA/A des n.-f.

THE SMOKING/NONSMOKING SITUATION ON VIA RAIL VEHICLES AND OTHER PREMISES, WITH RECOMMENDATIONS FOR ITS IMPROVEMENT

A SUBMISSION TO THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

NON-SMOKERS ASSOCIATION OF OTTAWA-HULL/ASSOCIATION DES NON-FUMEURS DE OTTAWA-HULL

April, 1984

INTRODUCTION

The Non-Smokers' Association of Ottawa-Hull/Association des Non-fumeurs de Ottawa-Hull was founded in 1973, with

LA SITUATION EXISTANT POUR LES FUMEURS ET LES NON-FUMEURS DANS LES VÉHICULES ET LES AUTRES INSTALLATIONS DE VIA RAIL, ET QUELQUES RECOMMANDATIONS SUR LA FAÇON DE L'AMÉLIORER

MÉMOIRE AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

NON-SMOKERS' ASSOCIATION OF OTTAWA-HULL/ASSOCIATION DES NON-FUMEURS DE OTTAWA-HULL

avril 1984

INTRODUCTION

La Non-Smokers' Association of Ottawa-Hull/L'Association des non-fumeurs de Ottawa-Hull a été fondée en 1973 pour promouvoir le confort, la santé et le bien-être des non-fumeurs.

the purpose of promoting the comfort, health, and well-being of the nonsmoker.

While it is a local organization, it nonetheless takes a strong interest in the promotion of nonsmokers' rights in other provinces, cities, and countries. It regularly monitors the activities of such similar organizations as GASP (Group Against Smoking Pollution), FANS (Fresh Air for Nonsmokers), and NSRA (Nonsmokers' Rights Association), the two former of which are US-based; the third is located in Toronto.

Providing fresh air to nonsmokers, especially where they are in a confined space in a moving vehicle, is within the sphere of interest of the NSA/A de N-f. For this reason, it is felt by our organization that improvements in air quality for VIA Rail passengers, are long overdue.

RESUME

There is overwhelming medical evidence that smoking is dangerous to everyone who breathes tobacco smoke.

The current VIA Rail situation suggests that little, if anything, has been done to promote the health and well-being of the majority of travellers who are nonsmokers. Nonsmokers are roughly 70 per cent of the Canadian populace at large, and it is thus likely that the VIA Rail travellers who are nonsmokers, constitute approximately the same percentage of travellers as a whole. Why then must 70 per cent of the passengers be subjected to the poisonous fumes created by the other 30 per cent? It is most inconsistent with VIA Rail's stated policies to provide better service to its users, to allow this situation to continue, unchecked.

Numerous examples can be cited in which VIA Rail's majority of passengers have had their rights to clean air abrogated. On the other hand, there are a great number of precedents in other jurisdictions, where nonsmokers' rights have been upheld, and clean air has been provided for those people confined in restricted spaces during a journey. Some of these situations will be alluded to in our brief.

A final passage will offer some recommendations whereby the clean air rights of nonsmoking passengers will be recognized and upheld, or could be, through some simple, obvious, and easily-managed changes in VIA Rail's policies and/or operations.

THE SMOKING/NONSMOKING SITUATION IN VIA RAIL VEHICLES AND ON OTHER VIA RAIL PREMISES, WITH RECOMMENDATIONS FOR ITS IMPROVEMENT

There is overwhelming medical evidence that tobacco smoke is a health hazard to all who breathe it, WHETHER THE NONSMOKERS BREATHING IT FIND IT OFFENSIVE OR NOT.

Precedents for nonsmoking facilities in public transit facilities already exist in considerable numbers. OC Transpo, and the Toronto Transit Commission, for example, forbid tobacco smoking in their vehicles, and in other areas where it is deemed hazardous to health and safety. GO TRANSIT, the Ontario passenger rail service, forbids smoking on its trains, and AMTRAK, with the exception of certain bar- and dining-cars,

Bien qu'elle soit une organisation locale, elle s'intéresse de très près à la promotion des droits des non-fumeurs dans les autres villes, provinces et pays. Elle suit ainsi régulièrement les activités des organismes semblables, comme le GASP (Group Against Smoking Pollution), FANS (Fresh air for Nonsmokers) et la NSRA (Nonsmokers' Rights Association), les deux premiers situés aux États-Unis, le troisième à Toronto.

Assurer de l'air pur aux non-fumeurs, notamment dans l'espace confiné d'un véhicule en marche, entre dans les préoccupations de la NSA/l'A des n.-f. C'est pourquoi notre organisation estime qu'il est grand temps d'améliorer la qualité de l'air respiré par les passagers de VIA Rail.

RÉSUMÉ

Il existe des preuves médicales écrasantes que fumer est dangereux pour quiconque respire la fumée de tabac.

La situation existant actuellement à VIA Rail semble indiquer que peu, sinon rien, a été fait pour favoriser la santé et le bien-être de la majorité des passagers qui ne fument pas. Les non-fumeurs forment approximativement 70 p. 100 de la population canadienne, et il est donc probable qu'il y ait à peu près le même pourcentage de non-fumeurs parmi les passagers de VIA Rail. Dans ces conditions, pourquoi 70 p. 100 des voyageurs devraient-ils subir les fumées toxiques produites par les autres 30 p. 100? Laisser cette situation se perpétuer, sans rien faire, ne cadre absolument pas avec la politique annoncée par VIA Rail, prétendant assurer un meilleur service aux usagers.

On peut citer de nombreux cas où la majorité des passagers de VIA Rail se sont vus privés de leur droit à un air pur. Il existe par contre, dans d'autres juridictions, de très nombreux précédents où le droit des non-fumeurs a été respecté, et un air pur assuré à ceux confinés à des espaces restreints durant un voyage. Nous faisons allusion à certains de ces cas dans notre mémoire.

A la fin, nous faisons quelques recommandations sur la façon de reconnaître et de respecter le droit des passagers non fumeurs à un air pur, ou de pouvoir le faire, par l'introduction de changements simples, évidents et faciles dans la politique et (ou) le mode d'opération de VIA Rail.

LA SITUATION EXISTANT POUR LES FUMEURS ET LES NON-FUMEURS DANS DES VÉHICULES ET LES AUTRES INSTALLATIONS DE VIA RAIL, ET QUELQUES RECOMMANDATIONS SUR LA FAÇON DE L'AMÉLIORER

Il existe des preuves médicales écrasantes que la fumée de tabac met en danger la santé de tous ceux qui la respirent, QU'ELLE INCOMMODE OU NON LES NON-FUMEURS QUI Y SONT EXPOSÉS.

Il existe déjà de nombreux précédents de dispositions pour les non-fumeurs dans les transports publics. C'est ainsi que OC Transpo et la Commission des transports de Toronto interdisent de fumer dans leurs véhicules et dans les autres endroits où c'est considéré dangereux pour la santé et la sécurité. GO TRANSIT, le service ferroviaire de passagers de l'Ontario, interdit de fumer dans ses trains, tandis que AMTRAK empê-

restricts smoking on most of its coaches; the entire vehicle, in this case, is a designated nonsmoking area, and the AMTRAK policy has had considerable success in promoting the comfort of its users. Under US interstate commerce laws, there is provision for the allocation of seating on aircraft to all nonsmokers, even if it eliminates smoking seating, and in the case of buses, a minimum of 80 per cent of seating must be for nonsmokers.

VIA Rail, on the other hand, makes few concessions to the comfort and health of its nonsmoking passengers. Smoking is permitted at one end of each coach; the balance of the car is designated nonsmoking. Nonsmokers are, therefore, obliged to involuntarily inhale the poisonous fumes emanating from the smoking area. Invariably, the smoking section is forward of the nonsmoking, and despite assurances that the air conditioning is adequate to remove most of the pollutants, these pollutants flow from the smoking area into the faces of the nonsmokers.

Signs are posted in the cars to the effect that fines can be levied of up to $40 under the Canadian Railway Act, but the enforcement procedure is selective or nonexistent. Despite configuration options that were available before the newer LRC (Light, Rapid and Comfortable) coaches were put into service, these coaches were still divided between smoking and nonsmoking sections, with totally ineffectual panels between them, which do virtually nothing to prevent smoke from entering the nonsmoking area. Signs are small, and confusing, in the LRC coaches, and are "variable", such that smoking and nonsmoking areas can be changed at the will of the staff; this differs from the policy in the regular coaches, where nonsmoking warning signs are large, and fixed. It is of little consolation, further, that fines are to be levied; imbibing of "second-hand" or involuntary, smoke, is made worse by having to breathe it in a closed space, with limited ventilation.

Smoking passengers regularly pass through the nonsmoking area carrying lighted materials, but VIA Rail employees display a large degree of apathy in dealing with the situation when it presents itself. They do not apply the Act, and will occasionally ask the offender to leave, if they are pressed to do so. Regrettably, however, the pollution does not leave with the polluter, and is inhaled, quite innocently, by the nonsmokers.

Trainmen and conductors are not easily located in the event of a problem on a coach. After they take the tickets of new passengers, at the start of the journey or at the various stops enroute, they seem to disappear to the bar-or snack-bar car. There is no "call-button" to summon VIA Rail personnel, as there is for attendants on aircraft, though such technology does exist. Stewards on VIA Rail coaches, further, refuse to enforce smoking violations under the Act, indicating that it is not their job.

Smoking in lineups at railway stations is another problem that VIA Rail has not addressed, or doe snot appear to have. Passengers in lineups must often wait over an hour to be assured a seat, and many passengers, smokers, wait in the same line and continue to breathe their smoke into the air around them. The nonsmokers must put up with this, because VIA Rail has no rule relating to lineups, though there is an Ottawa bylaw that forbids such smoking in service lines. The inconsistency in rules can be harmful to infants and those with

che de fumer dans la plupart de ses voitures (sauf certains wagons-bars et wagons-restaurants); dans ce cas, tout le véhicule est déclaré non-fumeurs, et la politique de AMTRAK a beaucoup fait pour favoriser le confort des usagers. En vertu de lois américaines sur le commerce entre États, les sièges d'avions peuvent être affectés uniquement à des non-fumeurs, même si cela supprime les places fumeurs, et dans le cas des autobus au moins 80 p. 100 des sièges doivent être non-fumeurs.

VIA Rail, en revanche, fait peu de concessions au profit de la santé et du confort de ses passagers non-fumeurs. Il est permis de fumer à une extrémité de chaque wagon; le reste du véhicule est déclaré non-fumeurs. Les non-fumeurs se voient donc obligés de respirer les fumées toxiques de la section fumeurs. Cette dernière se trouve immanquablement en avant de la section non-fumeurs et, en dépit des assurances données que la ventilation est capable d'éliminer la plupart des polluants, ceux-ci flottent jusque chez les non-fumeurs.

Des écritaux signalent la possibilité d'amendes allant jusqu'à 40 dollars en vertu de la Loi sur les chemins de fer du Canada, mais les modalités d'application sont sélectives ou inexistantes. Et malgré les autres agencements disponibles avant la mise en service des nouveaux wagons LRC (légers, rapides et confortables), ces voitures ont quand même été divisées en sections fumeurs et non-fumeurs, séparées par des cloisons tout-à-fait inefficaces qui n'empêchent pratiquement pas la fumée de parvenir chez les non-fumeurs. Les écritaux sont petits et déroutants dans les LRC, et «variables» de sorte que les employés peuvent changer les sections à volonté; ce n'est pas comme dans les wagons réguliers, où les écritaux sont gros et fixes. C'est une piètre consolation, en outre, que des amendes soient imposées; inhaler la fumée d'autrui est pire quand on doit la respirer dans un espace clos, mal ventilé.

Des fumeurs traversent aussi régulièrement la section non-fumeurs avec une cigarette, un cigare ou une pipe allumés, mais les employés de VIA Rail démontrent une grande apathie devant cette situation. Ils n'appliquent pas la Loi, et vont parfois demander au contrevenant de partir si quelqu'un insiste. Hélas, l'air, lui, reste pollué, et est inhalé innocemment par le non-fumeur.

Il n'est pas facile de mettre la main sur les employés et les chefs de train quand un problème surgit. Après avoir contrôlé les billets des nouveaux passagers, au début du voyage ou aux divers arrêts, ils semblent disparaître au wagon-bar ou wagon-buffet. Il n'existe pas, comme dans les avions, de «boutons d'appel» pour faire venir un employé de VIA Rail, bien que ces systèmes existent. Les stewards de VIA Rail refusent en outre de punir les infractions des fumeurs aux termes de la Loi, disant que ce n'est pas leur travail.

Les gens qui fument dans les files d'attente aux gares constituent un autre problème auquel VIA Rail ne s'est pas attaqué, ou ne semble pas l'avoir fait. Les passagers doivent souvent faire plus d'une heure de queue pour être sûrs d'avoir une place, et beaucoup de fumeurs se trouvant dans la même file envoient sans cesse leur fumée autour d'eux. Les non-fumeurs doivent supporter cela parce que VIA Rail n'a pas de règle pour les files d'attente, bien qu'un règlement d'Ottawa interdise de fumer dans les files de service. L'absence de règles uni-

respiratory ailments, especially the elderly among them. The latter are neither willing nor able to provoke an argument, and therefore put up with the smoke to the detriment of their personal health.

Over and above the above observations, questions regarding the medical dangers of smoking on VIA Rail and other transportation vehicles, can be directed to:

Dr. Donald T. Wigle, Chief, Non-Communicable Diseases Section, Bureau of Epidemiology, Health and Welfare Canada, Room 37A, LCDC Building, Tunney's Pasture, Ottawa K1A 0L2, telephone 992-4863.

and/or:

Mr. Neil Collishaw, Chief, Policy Analysis, Bureau of Tobacco Control and Biometrics, Health and Welfare Canada, Room 202, LCDC Building, Tunney's Pasture, Ottawa K1A 0L2, telephone 593-7711.

RECOMMENDATIONS

It is recommended that to promote the health and comfort of the nonsmoking passengers of VIA Rail Canada, the following measures be implemented:

1. Ban smoking from all passenger coaches. Designate one or two separate coaches as smoking areas.

2. Provide call-buttons for the purpose of summoning VIA Rail employees in any emergency situation.

3. Provide fixed, ADEQUATE signage that can be understood.

4. Ban smoking in lineups for the train, and provide well-ventilated rooms for smokers who must light up while waiting for their trains.

5. Oblige VIA Rail personnel to immediately fine or summons any violator and establish appropriate penalties for violators.

6. Install smoke-detectors in washrooms (as Pan-Am is doing this year) and other areas designated as nonsmoking areas.

formes peut causer du tort aux enfants et aux personnes souffrant de problèmes respiratoires, notamment si elles sont âgées. Ces dernières ne veulent ni ne peuvent faire d'histoires, et tolèrent la fumée au détriment de leur santé.

Ceci dit, les questions sur les dangers médicaux que font courir les fumeurs dans les véhicules de VIA Rail et les autres moyens de transport peuvent être adressées à:

M. Donald T. Wigle, chef de la Section des maladies non transmissibles, Bureau de l'épidémiologie, Santé et Bien-être Canada, pièce 37A, Immeuble LLCM, Tunney's Pasture, Ottawa K1A 0L2, téléphone 992-4863.

et (ou) à:

M. Neill Collishaw, chef de la Politique d'analyse, Bureau de biométries et du contrôle des produits du tabac, Santé et Bien-être Canada, pièce 202, Immeuble LLCM, Tunney's Pasture, Ottawa K1A 0L2, téléphone 593-7711.

RECOMMANDATIONS

Nous recommandons de mettre en œuvre les mesures qui suivent, pour promouvoir la santé et le confort des passagers non fumeurs de VIA Rail Canada:

1. Empêcher de fumer dans toutes les voitures de passagers. Faire d'un ou deux wagons à part des sections fumeurs.

2. Installer des boutons d'appel pour pouvoir faire venir les employés de VIA Rail en cas d'urgence.

3. Installer des écriteaux fixes, CONVENABLES, qui soient faciles à comprendre.

4. Empêcher de fumer dans les files d'attente de passagers, et mettre des salles bien ventilées à la disposition de ceux qui ne peuvent s'empêcher de fumer en attendant le train.

5. Obliger les employés de VIA Rail à immédiatement donner une amende ou bien une citation à tous les contrevenants, et instituer les sanctions qui conviennent pour ces derniers.

6. Poser des détecteurs de fumée dans les toilettes (comme Pan-Am fait cette année) et les autres endroits déclarés nonfumeurs.

APPENDIX "13-L"

33 South Street
Trenton, Ontario
K8V 2N7

March 28, 1984

The Clerk
Standing Committee on
Transportation and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Hon. Léopold Langlois, Chairman:

During the 1983 season, the CBC-Radio program "Morningside", host Peter Gzowski and CBC-TV both ran programs on rail passenger service in Canada. I trust the committee will obtain transcripts or I will write and try to obtain those transcripts for this Committee's enquiry.

Yours truly,

Doug Lowry

APPENDICE «13-L»

Lettre No. 36

Douglas K. Lowry
33, rue South
Trenton (Ontario)
K8V 2N7

28 mars 1984

Le greffier
Comité permanent des
transports et communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Honorable Léopold Langlois, président,

Au cours de la saison de 1983, les stations de radio («Morningside», avec Peter Gzowski comme animateur) et de télévision de la CBC ont présenté des émissions sur le service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada. J'espère que le Comité pourra obtenir les enregistrements ou encore, je peux écrire et tenter d'obtenir ces enregistrements aux fins de votre enquête.

Bien à vous,

Doug Lowry

APPENDIX "13-M"

Donald L. MacKinnon
B.A. (Hons.), L.L.B.

Ozirny, Wrubell, Box 250
Fisher & Tourney 4-3rd Ave. N.
Barristers & Solicitors Yorkton, Sask.
Notaries Public (306) 783-6509

As a lawyer practising in Saskatchewan, and as an avid train traveller for over twenty years, I wish to bring to the Committee's attention my perspective on certain areas in which VIA could improve its service to Canadians. My submissions will be largely based on common sense drawn from my long personal experience as a train traveller, and from recommendations that VIA staff have suggested to me when I have questioned them about things they would like changed.

Setting aside for the moment the urgent need for new equipment (with the exception of the Turbo, VIA rolling stock is at least thirty years old), in my opinion the single most pressing problem faced by VIA is the public's perception, backed up by far too many examples, that passenger train service is unreliable as it seems that the train is always late. This problem is particularly acute in western Canada where it is not uncommon for a train traveller to have to drive for hours to get to the train station, only to find that his train is many hours late. (For example, a resident of Yorkton, Saskatchewan, must presently drive for two hours to get to Regina to catch The Canadian. It is virtually impossible to meet someone at the station because you never know when the train will arrive and so the four hour round trip typically takes the better part of a day).

The frustration and aggravation caused by the above noted situation might be eased somewhat if travellers could call the station, or better yet, a toll-free number, and find out if the train is on time. This service is purportedly currently available; however, on closer inspection, it is a service in name only. I will give you two examples to substantiate my point. In January of 1982 I waited 14 hours in the Regina train station (and there is nothing to do in the Regina train station), waiting for the east bound Canadian; every hour or so the harassed station master advised myself and the waiting passengers that the train would be arriving in another hour or so. That farce lasted all day and he eventually confessed to me that he had no idea where the train was as he wasn't being informed nor did he have any way of finding out. The same scene was played out in December of 1983, and while I was not there, I have since been told about it by train station employees. In December of 1983, the severe cold (which had caused my train to be late in January of 1982), left the trains running late for day after day. Incredibly, the train station personnel were unable to tell irate Christmas travellers when the train would be arriving. If CN and CP rail can tell exactly where any one of their tens of thousands of freight cars are at any particular moment, why can not VIA introduce a system that would accurately tell the public exactly where the train is, if it is on time, and give the

APPENDICE «13-M»

Donald L. MacKinnon
B.A. L.L.B.

Ozirny, Wrubell C.P. 250
Fisher & Tourney 4-3e avenue Nord
Avocats & Procureurs Yorkton, Sask.
Notaires (306) 783-6509

En ma qualité d'avocat pratiquant à Saskatchewan et de grand adepte du train pendant plus de vingt ans, j'aimerais présenter au comité mon opinion sur ce que VIA Rail pourrait faire pour améliorer son service aux Canadiens. Mes propos s'inspirent largement du bon sens à partir de ma longue expérience personnelle de voyageur par train ainsi que des recommandations que m'ont proposées les employés de Via à ma demande de savoir ce qu'ils aimeraient voir changer pour l'amélioration du service aux voyageurs.

Mettant de côté pour le moment l'urgent besoin qu'on a d'un nouvel équipement (à l'exception du Turbo, le matériel roulant de Via date de plus de 30 ans), je crois que le problème le plus pressant de Via est celui de son image dans l'opinion publique, une image négative entretenue par trop d'exemples concrets d'un service auquel il est impossible de se fier étant donné que les trains sont toujours en retard. Ce problème est particulièrement grave surtout dans l'Ouest où il n'est pas rare de voir un voyageur faire des heures de voiture pour se rendre à la gare et s'y faire dire que son train est en retard de quelques heures. Par exemple, un habitant de Yorkton, en Saskatchewan, doit actuellement faire deux heures de voiture pour aller prendre le Canadien à Regina. Il est pratiquement impossible d'aller au-devant de quelqu'un à la gare parce qu'il est impossible de savoir avec précision l'heure d'arrivée du train, et c'est ainsi qu'on aura gaspillé la meilleurs partie de la journée en comptant quatre heures de voiture aller et retour.

Il serait pourtant possible de diminuer la frustration causée par une telle situation si les voyageurs pouvaient se renseigner en appelant sans frais au service de renseignements de la gare. Théoriquement, il paraît qu'un tel service existe, mais après vérification, il n'existe que sur le papier. J'apporte ici deux exemples pour illustrer ce point: En janvier 1982, j'ai attendu 14 heures à la gare de Regina (et Dieu sait qu'il n'y a rien à faire dans cette gare!) attendant le Canadien en direction de l'est; à chaque heure à peu près, le chef de gare harcelé de questions, venait nous aviser, les autres passagers et moi, que le train devrait arriver dans une heure environ. La farce a duré toute la journée et il a dû m'avouer, par la suite, qu'il ne savait pas du tout où le train se trouvait et qu'il ne disposait, en outre, d'aucun moyen de le savoir. Le même scénario s'est reproduit en décembre 1983, je n'y étais pas cette fois, mais les employés de la gare me l'ont raconté. Donc au mois de décembre 1983, le froid intense (qui avait causé le retard de mon train un an plus tôt) a occasionné des jours et des jours de retard aux trains, et aussi incroyable que cela puisse paraître, le personnel de la gare n'était pas en mesure d'informer les voyageurs des heures d'arrivée de leurs trains. C'était le temps des Fêtes et le monde était furieux. Si le CN et le CP peuvent, à tout moment, dire avec précision où se trouve n'importe lequel de leurs dizaines de milliers de wagons de marchandises,

prospective traveller a small margin for error. Currently calling the toll free number, which is primarily a reservation service and only secondarily an information service, is a waste of time if you wish an accurate update on the probable arrival time of your train. VIA operators have on numerous occasions candidly admitted that fact to me. The expenditure involved in supplying the public with accurate information would be minimal in comparison to the wondrous effect such a program would have on VIA's image.

The problem of trains being a half a day or a day late occurs only during the coldest days of the winter, but aside from delays caused by wrecks, cold weather delays can be avoided. The problem was less severe when the equipment was new, however the steam heating system used on our trains can freeze (and its happened), and to avoid that possibility, the train must slow down to reduce the wind chill factor that helps to freeze the steam lines. Obviously, the heating system on the trains that are currently being designed must be electric, but it would seem that until such trains are operational, we'll have to hope for warm winters.

No doubt all the members of the committee are aware of the fact that the average speed of our transcontinental train has dropped over twenty percent from the speed it maintained in the early fifties and is now traversing the country at a leisurely thirty four point three miles per hour on the Toronto to Vancouver run. VIA argues that this situation is dictated by the age of the equipment that is in use and the roadbed through northern Ontario and the Rockies. VIA also argues that it is dictated by VIA striving to have The Canadian arrive at major western canadian cities at reasonable times. These arguments are merely excuses, and they fail to address what even the current equipment could accomplish in terms of speed. I have left Calgary for Regina more than two hours late, and yet arrived in Regina on time. The equipment is capable, but the will does not seem to be there.

It is my contention that in addition to the Canadian, VIA should run a second train on the sourthern route, but only between Winnipeg and Calgary. Using current equipment, such a train could average 55 to 60 miles an hour and were it scheduled to leave Winnipeg around 7:30 AM it would be in Calgary by that evening. Such a train would be serious competition for Greyhound and if coupled with the suggestions that appeared earlier, would, I am sure, be a success.

A transcontinental train draws passengers from all walks of life, but a fast train from Winnipeg to Calgary would be primarily targetted at the traveller who cann't afford air fare and who would typically take the bus. The train, while it might be slightly more expensive, is a far pleasanter way to travel any distance, and especially over the distances involved in western Canada. Unfortunately for westerners, the Canadian is tied to a timetable that is premised upon departure times that originate in Montreal or Toronto. A regional train would be much smaller and cheaper to operate than the Canadian

pourquoi Via ne pourrait-elle pas mettre sur pied un système qui renseignerait le voyageur de l'endroit exact où se trouve son train, et lui dirait avec une faible marge d'erreur si le train doit arriver à l'heure prévue. Actuellement, appeler au numéro sans frais est une pure perte de temps si c'est pour s'informer de l'arrivée probable de votre train, car ce service est d'abord un service de réservation avant d'être un service de renseignements. Les téléphonistes de Via l'ont reconnu devant moi en de multiples occasions. L'investissement que représenterait la mise sur pied d'un tel système de renseignements représenterait peu de chose en comparaison de l'impact extraordinaire qu'il aurait sur l'image de Via Rail.

Les retards d'une demi-journée ou d'une journée complète arrivent uniquement pendant les gros froids de l'hiver, mais à part des bris mécaniques, il est possible de corriger cette situation qui était, d'ailleurs, moins alarmante quand l'équipement était neuf. Comme le système de chauffage à la vapeur utilisé pour les trains peut geler (et c'est déjà arrivé), pour éviter cette possibilité, le train doit ralentir sa vitesse afin d'abaisser l'indice de refroidissement du vent qui accélère le gel des conduites de vapeur. Le nouveau système de chauffage actuellement à l'étude pour les trains devra, de toute évidence, être à l'électricité, mais avant qu'il soit mis en service, nous devrons encore attendre des hivers moins rigoureux.

Les membres du comité sont sans doute au courant que la vitesse moyenne de notre transcontinental est de plus de 20 pour cent inférieure à ce qu'elle était dans les années 50 et que ce train traverse actuellement le pays de Toronto à Vancouver au rythme nonchalent de 34,3 milles à l'heure. Via nous dit que cette situation est attribuable à l'âge de l'équipement en usage et au mauvais état de l'infrastructure ferroviaire du nord de l'Ontario et des Rocheuses. Via nous dit aussi que s'il en est ainsi, c'est parce qu'elle concentre tous ses efforts pour que le Canadian arrive à des heures raisonnables dans les grandes villes du pays. Mais ce ne sont que des excuses tout ça, car on ne tient pas assez compte de ce qui pourrait être fait avec l'équipement tel qu'il est pour améliorer la vitesse des trains. J'ai quitté Calgary pour Regina avec un retard de plus de deux heures et je suis quand même arrivé à temps: l'équipement est certainement capable, c'est la volonté qui semble manquer.

Je crois qu'en plus du Canadien, Via devrait aussi avoir un second train sur le parcours sud, mais uniquement entre Winnipeg et Calgary. Compte tenu de l'équipement actuel, un tel train pourrait voyager à une vitesse moyenne de 50 à 60 milles à l'heure, et en partant de Winnipeg à 7 h 30 il pourrait arriver à Calgary le même jour dans la soirée. Ce train pourrait faire une sérieuse concurrence à Greyhound, et s'il était accompagné des mesures que nous avons proposées plus haut, je suis sûr qu'il serait un succès.

Un train transcontinental ramasse les voyageurs de toutes les catégories, tandis qu'un rapide de Winnipeg à Calgary aurait principalement pour cible le voyageur qui, ne pouvant se payer un billet d'avion, prendrait nécessairement l'autobus. Tout en étant légèrement plus cher que l'autobus, le train n'en demeure pas moins un moyen de transport beaucoup plus agréable pour une distance appréciable et spécialement pour les grandes distances de l'Ouest du Canada. Malheureusement pour les gens de l'Ouest, l'horaire du Canadien est conçu à Montréal ou à Toronto. Un train régional serait beaucoup plus

and wouldn't be burdened with sleeping cars. VIA might also consider the use of day liners on the many north south lines that exist across the prairies to make it easier for travellers to get to the main line. (For example, in Ontario, VIA runs a bus as well as a train to join up with the Montreal-Toronto run).

The mentallity that pervaded Canadian passenger train service during the latter years of the C. P. and C.N. regime, namely that freight trains have priority over passenger trains, must be eradicated. Numerous studies have shown that freight moves far more slowly than passenger train traffic, and there is so little passenger train traffic, it would make very little difference to freight trains to occasionally wait on sidings for passenger trains to pass. An example drawn from my own wide experience involves a recent incident on the Saskatoon to Edmonton run. The train that I was on was delayed 45 minutes waiting for a freight that was coming towards us to clear our block. I was talking about the situation with our conductor who, when the freight finally passed us, mentioned to me that even though that freight was going nowhere in a hurry, it had been given priority and we had to wait for it to pass. So long as paying passengers are treated by dispatchers (or the computors that are replacing them) as second class cargo, trains will continue to run late and the public will continue to complain. On the same trip, the computor dispatch system broke down and with no human back up system immediately able to take over, we were forced to stop and wait for clearance before proceeding. The result of these two incidents was that we were one hour and 45 minutes late arriving in Edmonton on a run that is supposed to last only 5 hours and 40 minutes.

I have no doubt that VIA officials can quote numerous supposedly practical reasons why the main meal served on The Canadian consists of a choice between only two main courses. However, such a menu illustrates that VIA is ignoring the type of people who travel in sleeping car accommodations. Sleeping car passengers constitute a viable market for offering a wider dinner menu and a varied menu helps to reinforce the image of luxury that sleeping car passengers like to travel in. It may seem like a trivial point but it reflects poorly on VIA. I have heard many passengers say that the meager menu reflects an attempt to "drive people away from passenger trains". (Incidentally, that statement can be heard over and over again when travelling by train).

I would urge the Committee to challenge VIA to get their trains running on time and to establish a system where by the public could confirm that fact, while also pressing VIA to continue with all possible speed the long overdue modernization program. In Western Canada, the train has abdicated its passenger carrying responsibility (and heritage) to planes and buses. In terms of luxury, the train far out classes the latter, while it can serve far more communities than the former.

petit, coûterait aussi beaucoup moins cher pour le faire rouler et ne s'embarrasserait pas de voitures-lits. Via pourrait aussi envisager l'utilisation des trains de jour qui existent déjà sur beaucoup de lignes nord-sud à travers les Prairies pour faciliter l'accès de la ligne principale aux voyageurs, comme cela se fait en Ontario, par exemple, où Via a ajouté un service d'autobus à ses trains pour rejoindre la ligne Montréal-Toronto.

Il a aussi existé dans les dernières années du CN et du CP une mentalité qui a fait beaucoup de tort au service des trains de voyageurs: c'est celle qui accordait la priorité de passage aux trains de marchandises. Il faudra, à tout prix, s'en débarrasser. De nombreuses études ont, en effet, prouvé que les trains de marchandises roulent à une vitesse inférieure à celle des trains de voyageurs, et comme ces derniers sont si peu nombreux, cela ne devrait pas tellement déranger les trains de marchandises pour les rares occasions où ils auraient à leur céder le passage. Pour illustrer ce besoin, j'apporte ici une expérience personnelle vécue récemment sur la ligne Saskatoon-Edmonton: nous avons dû attendre 45 minutes avant qu'un train de marchandises qui s'en venait en notre direction puisse passer et laisser la voie libre. Comme je parlais de la situation avec le chef de train, il m'avoua, finalement, que même si le train de marchandises qui venait de passer n'était nullement pressé de se rendre à destination, il aurait eu la priorité et nous aurions attendu de toute façon. Aussi longtemps que les voyageurs seront traités comme de la marchandise de seconde classe par les répartiteurs ou les ordinateurs qui les remplacent, les trains continueront d'être en retard et le public continuera de se plaindre. Au cours de ce même voyage, le système de répartition de l'ordinateur a fait défaut, et comme il n'y a personne pour prendre la relève, nous avons été obligés d'attendre que la voie soit libre avant de poursuivre notre route. Résultat: à cause de ces deux incidents, nous sommes arrivés à Edmonton avec un retard de une heure et quarante-cinq minutes, un parcours que nous aurions dû effectuer en cinq heures et quarante minutes.

Je ne doute pas un instant que les autorités de Via peuvent alléguer une série de «raisons pratiques» qui expliquent pourquoi le menu offert sur le Canadien ne comporte pas plus de deux choix de mets principaux. Un menu si peu varié montre bien, cependant, que Via ne connaît pas du tout le genre de personnes voyageant en voitures-lits. Cette clientèle représente un marché viable pourtant, assez pour justifier un menu plus varié et mieux équilibré, ce qui rehausserait d'autant l'image du luxe que la clientèle des voitures-lits aime bien retrouver en voyageant. Même s'il peut vous sembler banal, ce point ternit l'image de Via, car il m'arrive souvent d'entendre les voyageurs se plaindre, disant que la pauvreté du menu reflète bien la volonté de Via «d'éloigner le monde des trains de voyageurs». En passant, il s'agit là d'une critique qu'on peut entendre à satiété toutes les fois que l'on prend le train.

Je supplie instamment le comité de faire pression sur Via pour qu'elle fasse rouler ses trains à l'heure, mette sur pieds un service de renseignements pour le public, et continue de procéder avec diligence à la modernisation de ses réseaux. On peut dire que dans l'Ouest, le train a renoncé à sa responsabilité (et son héritage) vis-à-vis du transport de voyageurs en laissant cette mission à l'avion et à l'autobus. Pourtant, le train est beaucoup plus luxueux que l'autobus et il peut desservir, mieux

Hopefully, the Committee recognizes this and will impress VIA with that fact so that in the future Canada may be able to boast that it has one of the best passenger train services in the world.

Donald MacKinnon
Yorkton, Saskatchewan
1-49 Ashwood Pl.

que l'avion, un plus grand nombre de petites localités. Souhaitons que le comité soit convaincu de ce fait et le fasse comprendre à Via pour qu'à l'avenir le Canada puisse se féliciter d'avoir le meilleur service de trains de voyageurs au monde.

Donald MacKinnon
Yorkton, Saskatchewan,
1-49 Ashwood Place.

APPENDIX "13-N"

8 Sussex Ct.
St. Catharines, Ontario

Mar 28, 1984

Dear Sir:

Thank you for inviting briefs concerning VIA Rail Service.

My first occasion to use VIA was last June. While personnel are courteous, there seems to be one drawback that makes for inefficiency.

The fact that *scheduling is done from one major centre* with the help of the trusty? computer meant: 1) The agent in St. Catharines could not assure me that I would make a connection in Burlington (The train was late from Niagara Falls N.Y.) 2) My husband drove me to Burlington. 3) I waited in Burlington while the train did in fact wait for the late comer from St. Catharines.

Two months ago, my second occasion to use VIA, I phone the Zenith number twice, and received two different timings for a proposed trip to London. I finally chose to travel by bus which was also ten dollars cheeper.

A computer cannot be expected to be 100% efficient when the operators are familiar with the localities with which they are dealing. This is, in my view, a big flaw in your centralization set up.

I hope you can find solutions to this problem, and pointing it out has been helpful.

Sincerely,

Marian Morton

P.S. *Please* don't join the lottery parable.

APPENDICE «13-N»

Lettre Nº 35

8, COUR SUSSEX
SAINT-CATHARINES (ONTARIO)

28 mars 1984

Monsieur,

Je vous remercie d'avoir invité la population à présenter des dépositions au sujet du service ferroviaire VIA.

La première fois où j'ai eu l'occasion d'utiliser VIA remonte à juin dernier. Le personnel est courtois, mais il semble y avoir un inconvénient qui rend le système inefficace.

Voici quelques conséquences de la *planification des horaires à partir d'un unique grand centre* à l'aide d'un ordinateur 'fiable': 1) l'agent de St-Catharines était incapable de m'assurer que je pouvais effectuer une correspondance à Burlington (le train en provenance de Niagara Falls, N.-Y., était en retard); 2) mon mari est venu me reconduire à Burlington; 3) j'ai dû attendre dans le train à Burlington, alors que ce dernier attendait l'arrivée en retard du train en provenance de St-Catharines.

Il y a deux mois, j'ai eu une deuxième occasion de voyager par VIA. J'ai composé le numéro Zénith à deux reprises, et j'ai obtenu deux horaires différents pour un même voyage projeté à London. J'ai finalement opté pour l'autobus, ce qui en outre m'a coûté dix dollars de moins.

On ne peut s'attendre à ce que l'ordinateur soit efficace à cent pour cent lorsque ses utilisateurs ne connaissent pas bien les localités avec lesquelles ils font affaire. À mon avis, il s'agit d'une sérieuse lacune dans votre histoire de centralisation.

J'espère que vous pourrez trouver des solutions à ce problème, et que le fait de le mentionner sera utile.

Bien à vous,

Marian Morton

P.S.: De grâce, ne vous laissez pas embarquer dans une galère.

APPENDIX "13-O"

18 March 1984
33550 Mayfair Ave.
Abbotsford, B.C.
V2S 1P5

Honourable Léopold Langlois, Chairman,
Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Sir:

I welcome this opportunity to present a brief to your committee on VIA Rail Canada Inc. (I will refer to them as VIA). I represent only myself, a Canadian interested in having a proper and efficient rail passenger service for our country. I feel very strongly that this service is an important part of the fabric of the country, and that it must be upgraded to best serve the needs of the citizens. At present I do not think VIA is providing the proper service that I speak of.

My first taste of rail passenger travel came in 1967 when I visited Expo 67 with my mother. We lived in Saskatchewan at the time, and although we had "confirmed" sleeping car reservations on the then CN system we ended up stuck in the overcrowded day coaches from Saskatchewan to Ontario. Our enjoyment was lessened even further by regular equipment breakdowns which allowed us to arrive a day late at our destination. I guess I can take some comfort in the fact that we arrived ahead of the CN telegram we sent to our friends advising them of our tardiness. Even with this type of first impression I have returned many times to rail travel and have experienced many good rides as well as bad ones too.

When VIA was first created I felt that we were finally going to receive the rail passenger service the country deserved. As time went along all we in the West did receive however was a bunch of unfulfilled promises, and a new coat of blue and yellow paint for the ancient equipment VIA is currently operating. Horror story after horror story can be told by travellers stranded in the middle of no where waiting for crews to fix a broken wheel, unfreeze steam lines, or any number of other reasons. This along with the lack of marketing, bad scheduling, and cutbacks in service has helped to keep ridership levels below predictions on many of VIA's routes.

I have made submissions at Canadian Transport Commission Hearings in the past where one of the topics was abandonment of rail passenger service. The question I put to the VIA staff who were defending the cuts was "how can you ride a train if you do not know it exists?". In Roblin, Manitoba

APPENDICE «13-O»

Lettre N° 33

18 mars 1984
33550, avenue Mayfair
Abbotsford (C.-B.)
V2S 1P5

Honorable Léopold Langlois, président,
Comité permanent des
transports et communications,
Le Sénat,
Ottawa (Ontario)

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour présenter une déposition à votre comité au sujet de VIA Rail Canada Inc. (ci-après désignée VIA). Je ne parle qu'en mon nom personnel, je suis un Canadien intéressé à obtenir un service ferroviaire de transport de voyageurs convenable et efficace pour notre pays. Je suis tout à fait convaincu qu'un tel service est une partie importante de la structure du pays, et qu'il doit être amélioré pour servir au mieux les besoins des citoyens. Je ne crois pas que VIA, à l'heure actuelle, fournit le service auquel je viens de faire allusion.

Ma première expérience de l'utilisation d'un service ferroviaire de transport de voyageurs remonte à 1967, lorsque j'ai visité l'Expo '67 avec ma mère. Nous demeurions en Saskatchewan à l'époque, et quoique nous ayons fait «confirmer» nos réservations à bord de la voiture-lit du réseau du CN, nous nous sommes retrouvés dans les voitures-coach de jour bondées, de la Saskatchewan à l'Ontario. Notre plaisir fut davantage diminué par les pannes régulières d'équipement, ce qui nous fit arriver à destination avec une journée de retard. Il est sans doute réconfortant de penser que nous sommes arrivés avant le télégramme du CN que nous avions fait parvenir à nos amis pour les aviser de notre retard. En dépit de cette première impression, j'ai voyagé par train à plusieurs reprises par la suite et j'ai vécu plusieurs bonnes expériences de même que des mauvaises.

Au moment de la création de VIA, je croyais que nous recevrions enfin le service ferroviaire de transport de voyageurs que le pays méritait. A mesure que le temps passait toutefois, tout ce que nous, dans l'Ouest, avons reçu fut un tas de promesses non tenues, et une nouvelle couche de peinture bleue et jaune sur l'équipement ancien que VIA utilise présentement. On n'en finit pas d'entendre raconter par des voyageurs des histoires affreuses, où ils furent laissés en plan n'importe où, attendant que l'équipage répare une roue brisée, dégèle les conduites de vapeur, ou pour toute autre raison. Ceci, joint à une commercialisation médiocre, une mauvaise planification des horaires, et des coupures au niveau des services a contribué à maintenir le taux d'utilisation des trains par les voyageurs en deçà des prévisions, pour de nombreux itinéraires desservis par VIA.

Dans le passé, j'ai présenté des mémoires aux audiences de la Commission canadienne des transports, alors que l'abandon du service ferroviaire de transport de voyageurs était un des sujets à l'ordre du jour. J'avais alors demandé au personnel de VIA, qui se faisait l'avocat des coupures: «Comment peut-on

where I used to live I am sure very few people in the community knew that a passenger train stopped there. The VIA staff were not able to answer my question except to say that they had engaged in an extensive marketing campaign in the national daily newspapers. Somehow I feel there had to be a better approach to reaching the people this train was supposed to be serving.

The very day I was driving home from a 1981 hearing held in Dauphin, Manitoba I tuned in to a very ironic newscast. The Transport Minister of the time Mr. Pepin, without public hearings had just dropped 20% of VIA's routes in the country. It left me awestruck that major cities like Edmonton, Saskatoon, and our national capital Ottawa were left without daily transcontinental rail passenger service. Imagine the furor that would have errupted if Mr. Pepin had just announced the closing of the airports in these centers. It certainly would have made just as much sense.

My main reason for submitting this brief to your Committee is to provide support for a rejuvinated, and expanded rail passenger service for our country. I believe that a service that would operate with new equipment, proper schedules, good on board service, have proper connections with all major points in Canada, and be properly marketed would be one that people would use. I hope that your committee will gather evidence from people throughout the country, and then put VIA to task to explain their past failures, and provide answers for the future. I feel to date that the lack of a requirement for accountability is to blame for the sorry state of our service at present.

I am *very* willing to appear before your committee if it is your wish.

Your consideration to my submission is very much appreciated.

Sincerely yours,

Vince Kreiser

voyager à bord d'un train si on en ignore l'existence?». A Roblin, Manitoba, où j'ai déjà demeuré, très peu de gens savaient qu'un train de voyageurs arrêtait à cet endroit, j'en suis certain. Le personnel de VIA fut incapable de répondre à ma question, excepté pour mentionner qu'ils s'étaient lancés dans une vaste campagne de commercialisation à l'échelle nationale par le truchement des grands quotidiens du pays. Je crois qu'il y aurait eu un meilleur moyen d'atteindre les habitants des localités que ce train était censé desservir.

En 1981, le jour même où je revenais en auto d'une séance tenue à Dauphin, Manitoba, j'ai entendu un bulletin d'informations très ironique. Le Ministre des Transports de l'époque, M. Pepin, venait de laisser tomber vingt pour cent des itinéraires VIA à travers le pays, sans avoir tenu d'audiences publiques. Je fus stupéfait d'apprendre que des grandes villes comme Edmonton, Saskatoon et notre capitale nationale, Ottawa, étaient privées d'un service ferroviaire transcontinental quotidien de transport de voyageurs. Imaginez le scandale si M. Pepin avait annoncé la fermeture des aéroports de ces grands centres. Cela aurait certainement été aussi logique.

Je soumets la présente déposition à votre Comité principalement dans le but d'appuyer et favoriser la prestation d'un service ferroviaire rajeuni et élargi de transport de voyageurs pour le pays. Je crois que les gens seraient davantage motivés à utiliser un tel service s'il était doté de nouvel équipement, si les horaires étaient convenablement planifiés, si les services dans les trains étaient adéquats, si les correspondances avec tous les grands centres du Canada étaient pratiques, et si ce service était convenablement commercialisé. J'espère que votre comité rassemblera des témoignages de tous les points du pays, et qu'il demandera à VIA d'expliquer les échecs passés et d'apporter des réponses pour le futur. J'estime que l'état déplorable de notre service à l'heure actuelle est imputable au fait que VIA n'était pas tenue de rendre des comptes jusqu'à date.

J'accepterais *très* volontiers de comparaître devant votre Comité si tel est votre désir.

Je vous suis très reconnaissant d'avoir prêté attention à mon mémoire.

Bien à vous,

Vince Kreiser

APPENDIX "13-P"

RAIL PASSENGER SERVICE
(VIA RAIL CANADA)
PROVIDED TO
THE PEOPLE OF THE
MARITIMES
By
William Andy Lightle
A BRIEF
SUBMITTED TO HEARINGS
HELD BY
STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT
AND
COMMUNICATIONS
AT
OTTAWA, ONTARIO
1984

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION

This brief is written by an ordinary Canadian citizen, without political affiliation or membership in any lobby group. My concern has been consistent throughout my life . . . How do we best serve the Canadian public (as well as foreign tourists) with rail passenger service?

An unfortunate bias seems to have descended upon the unfortunate rail passenger, that being nurtured by a government (federal) seemingly determined to eliminate rail travel, particularly in the Maritime Provinces and in Western Canada. The thought of such names as Pickersgill, Lang and Pepin ushering in a revival of rail passenger service would equate in absurdity with crowning Mr. Rene Levesque as King of England. A brief period of objectivity was seen with Mr. Mazankowski and now Mr. Axworthy appears to hold out a promise of objectivity to the current sad Maritime rail situation, that being the result of Mr. Pepin reversing some findings of rail hearings held across Canada.

During 1976 and 1977, as an advertised first step, the Canadian Transport Commission on Rail Passenger Service held hearings across Canada. Many groups and private citizens (such as myself) reacted to the chance for input by spending considerable time and effort in developing briefs containing

APPENDICE «13-P»

LE SERVICE VOYAGEURS
(VIA RAIL CANADA)
DESSERVANT
LES MARITIMES
MÉMOIRE PRÉSENTÉ
Par
William Andy Lightle
À L'OCCASION DES SÉANCES DU
COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS
TENUES À
OTTAWA
EN
1984

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

L'auteur du présent mémoire est un citoyen canadien ordinaire, qui n'est affilié à aucun parti politique ou groupe de pression. Toute ma vie je me suis demandé comment assurer au public canadien, (ainsi qu'aux étrangers), un bon service voyageurs.

Il semble que tout voyageur qui prend le train soit la malheureuse victime d'un préjugé de la part du gouvernement fédéral qui est, selon toute apparence, résolu à supprimer le chemin de fer, surtout dans les provinces Maritimes et dans l'Ouest du Canada. Il serait aussi absurde d'allier les noms de Pickersgill, Lang et Pepin avec le nouveau du service voyageurs que de sacrer M. René Levesque roi d'Angleterre. Nous avons connu une brève période d'objectivité, avec M. Mazankowski, et M. Axworthy semble présentement envisager d'un même oeil l'état déplorable des chemins de fer dans les Maritimes qui provient de ce que M. Pepin a interprété en sens inverse certaines conclusions des audiences tenues au Canada sur le transport ferroviaire.

En 1976 et 1977, la Commission canadienne des transports par chemin de fer sur le service voyageurs a, conformément à la première étape qu'elle avait annoncée, tenu des audiences à travers le Canada. Nombre de groupes et de particuliers (comme moi-même) en ont profité pour se faire entendre. Ils

a wealth of knowledge pertaining to rail passenger service with objective suggestions.

The second step, A Summary of Evidence—Eastern Transcontinental Passenger-Train Hearings was compiled by the Railway Transport Committee, Ottawa, in January, 1978 in which the numerous briefs were summarized. The major arguments heard by the Committee are contained in Appendix A.

The third step, the publication of the Preferred Plan, was completed in December, 1978. A fourth step, the Final Plan, was issued in June, 1979, following a second chance for written comments pertaining to the Preferred Plan.

The Final Plan for Eastern Transcontinental Train Service was the result of serious efforts on the part of many Canadians to consider economic realities while simultaneously suggesting the best possible passenger rail service for the Maritimes and from the Maritimes to Central Canada.

In 1977 three Maritimes to Central Canada trains existed, those being the Ocean Limited and Scotian over CN tracks from Halifax to Montreal with the third, the Atlantic Limited using CP tracks from Saint John, NB to Montreal. Today, one train, a shortened version of the Ocean Limited, travels from Halifax to Montreal over CN tracks. The major thrust of this brief is simply this . . . Mr. Pepin cut the train which the 1977 hearings (first step) found to be the best train for the vast majority of Maritime rail travellers (Newfoundland included). There was no logical reason for that cut unless politics were considered. Mr. Pepin left the second best train . . . Why?

What follows will hopefully clarify the VIA Rail Canada picture with solid positions to back each proposal.

The Atlantic versus The Ocean Limited

The route followed by the former Atlantic (Trains 11 and 12) before being cut in 1981 was 88 miles (140 km.) shorter between Halifax and Montreal than the route followed by the Ocean Limited (Trains 14 and 15) then and now, as shown by the map on page 4.

Hearings in 1976 and 1977 *clearly* emphasized that the best route to Central Canada for all residents of Nova Scotia, Prince Edward Island, Newfoundland, as well as the New Brunswick areas containing Sackville, Shediac, Moncton, Sussex, Saint John, Fredericton and McAdam (and all surrounding areas) was the route proposed from Halifax to Moncton to Saint John over CN lines, then by CP lines from Saint John to Fredericton Junction, McAdam, Vanceboro, Me., Brownville Junction, ME., Lac Megantic, P.Q., to Lennoxville where CN lines are then taken for the balance of the trip to Montreal. THIS ROUTE IS THE BEST ONE FOR ALL MARITIMERS TRAVELLING TO CENTRAL CANADA EXCEPT LIVING ON THE NEW BRUNSWICK NORTH SHORE.

ont consacré le temps et l'énergie nécessaire à la rédaction de mémoires qui renferment, sur le service voyageurs, une foule d'informations et de suggestions objectives.

À la seconde étape, le Comité du Transport ferrovaire d'Ottawa a étudié en janvier 1978 le résumé des témoignages provenant des audiences sur les trains de voyageurs transcontinental de l'Est. Les principaux arguments entendus par le Comité sont publiés en annexe A.

La troisième étape a été la publication, en décembre 1978, du plan privilégié. La quatrième étape, c'est-à-dire le plan définitif, a été publié en 1979, à la suite d'une deuxième invitation faite aux intéressés de présenter leurs commentaires écrits concernant le plan privilégié.

Le Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs était en somme l'aboutissement des efforts de nombreux Canadiens qui, ayant étudié sérieusement les réalités économiques en cause, ont suggéré le meilleur service voyageurs possible pour les Maritimes et entre les Maritimes et le Canada central.

En 1977, trois trains reliaient les Maritimes au Canada central: le *Ocean Limited* et le *Scotian,* faisant le parcours de Halifax à Montréal sur les voies du CN, et le troisième, le *Atlantic Limited,* utilisant les voies du CP, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à Montréal. Aujourd'hui, un train, une version contractée de l'*Ocean Limited,* rattache Halifax à Montréal, en utilisant les voies du CN. La thèse principale du présent mémoire est simplement que M. Pepin a supprimé le train qui, d'après les audiences en 1977 (première étape), était le meilleur train pour la majorité des voyageurs des Maritimes (y compris Terre-Neuve). Aucune raison logique ne vient motiver cette suppression, à moins qu'elle soit d'origine politique. M. Pepin a conservé le deuxième meilleur train . . . Pourquoi?

Ce qui suit éclaircira, nous l'espérons, la situation dans laquelle se trouve VIA Rail Canada en apportant des arguments solides à l'appui de chacune des propositions qui seront faites.

Le «Atlantic Limited» vs le «Ocean Limited»

Le trajet de l'ancien «Atlantic» (trains 11 et 12) était, avant d'être réduit en 1981, de 88 milles (140 kilomètres) plus courte, entre Halifax et Montréal, que celui de l'«Ocean Limited» (trains 14 et 15) alors et actuellement, comme l'indique la carte en page 4.

Les audiences tenues en 1976 et 1977 ont démontré *clairement* que le meilleur trajet vers le Canada central pour tous les usagers de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve et des régions du Nouveau-Brunswick environnant les villes de Sackville, Shediac, Moncton, Sussex, Saint-Jean, Fredericton et McAdam (et les régions environnantes) était celui que l'on proposait de suivre d'Halifax à Moncton et Saint-Jean, sur les voies du CN, et ensuite, sur celles du CP, de Saint-Jean à Fredericton jonction, McAdam, Vanceboro (Maine), Brownville jonction (Maine), Lac Mégantic, P.Q., jusqu'à Lennoxville, là où l'on reprend les voies du CN pour le reste du trajet jusqu'à Montréal. CETTE ROUTE EST LA PLUS AVANTAGEUSE POUR TOUS LES USAGERS DES MARITIMES QUI SE RENDENT AU CANADA

Saint John and Fredericton have now been dropped from an acceptable level of inter-regional service to Montreal. As a result, the number of rail passengers from these two areas has fallen drastically. To further compound the sheer absurdity of this situation, please consider the following. . . A full service train (#16 and 17), the Chaleur, travels from Gaspe to Montreal, passing through Matapedia, Que., just twelve miles from Campbellton, N.B. Some five hours before the Chaleur passes westbound through Matapedia, the Ocean limited passes westbound, also through Matapedia. Both trains travel from Matapedia to Montreal over the same CN tracks (728 km), a clear duplication of service while the Saint John, Fredericton area (780 km) by CP tracks to Montreal has nothing.

The following quote states well *what should be:* "The overnight service through Sherbrooke and Saint John will not terminate in Saint John. It will be extended through Moncton and Halifax over the CN line east of Saint John. *The intention is for this train to carry the majority of long distance transcontinental traffic between Nova Scotia and Central Canada.*"[1]

The following then is my proposal. Please bear in mind this proposal is from a person who has always used rail service. My only concern is to see instituted the best possible service for the majority of people in the Maritime region while also bearing in mind Canada's economy.

—the Atlantic will replace the Ocean Limited from Halifax to Montreal.

—the Atlantic will follow CN tracks from Halifax to Moncton to Saint John where it will change to CP tracks while passing through Fredericton Junction (Fredericton passengers), McAdam, Vanceboro, Me., Brownville Junction, Me., Lac Megantic, Que., to Lennoxville where it will change to CN tracks for the balance of the trip to Montreal.

—the Atlantic would follow a timetable similar to below:

Eastbound (Read down)			*Westbound (Read up)*	
23:30	Dp	Montreal (Central)	Ar	10:00
03:00	Ar	Sherbrooke	Ar	07:30
10:30	Ar	Fredericton Jct.	Ar	24:00
11:30	Ar	Saint John	Ar	23:00
13:30	Ar	Moncton	Ar	21:00
15:30	Ar	Truro	Ar	19:00
17:30	Ar	Halifax	Dp	17:30

—the late eastbound leaving time is to make it possible for the many people so inclined to leave the Maritimes on Friday night, travel to Montreal to see a Saturday night NHL game, then catch the train home at 23:30.

[1] Railway Transport Committee (Dec./78), Preferred Plan for Eastern Transcontinental Passenger Train Service, p. 27

CENTRAL, SAUF CEUX QUI RÉSIDENT SUR LA CÔTE NORD DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les villes de Saint-Jean et de Fredericton ont maintenant été contournées pour une bonne partie du service intra-régional vers Montréal. En conséquence, le nombre de voyageurs a rigoureusement diminué. Pour ajouter à l'absurdité d'une telle situation, considérez, je vous prie, ce qui suit . . . : un train à service complet (nos 16 17), le Chaleur, relie Gaspé à Montréal, en passant par Matapédia (Qué.), à quelque 12 milles de Campbellton, N.-B. Environ 5 heures avant que le Chaleur passe à l'Ouest, par Matapédia, le «Océan Limited» se dirige vers l'Ouest, également par Matapédia. Ces deux trains vont de Matapédia à Montréal sur les mêmes voies du CN (728 kilomètres), dédoublement de service évident, tandis qu'il n'y a aucun service sur les voies du CP Montréal, en provenance de Saint-jean, et de Fredericton (780 kilomètres).

La citation suivante établit clairement *ce qui devrait être*: «Le service de nuit entre Sherbrooke et Saint-Jean ne se terminera pas à cette dernière ville. Il sera étendu à Moncton et à Halifax au moyen de la voie Est de CN à Saint-Jean. *Il est prévu que ce train acheminera la majorité du trafic transcontinental sur longue distance entre la Nouvelle-Écosse et le Centre du Canada.*»[1]

Voici donc ma proposition. Souvenez-vous qu'elle vient d'un usager coutumier du rail, dont le seul souci est de voir instauré le meilleur service possible pour la majorité de la population des Maritimes, tout en tenant compte des réalités économiques du Canada.

—Le «Atlantic» remplacera l'«Océan Limited», d'Halifax à Montréal.

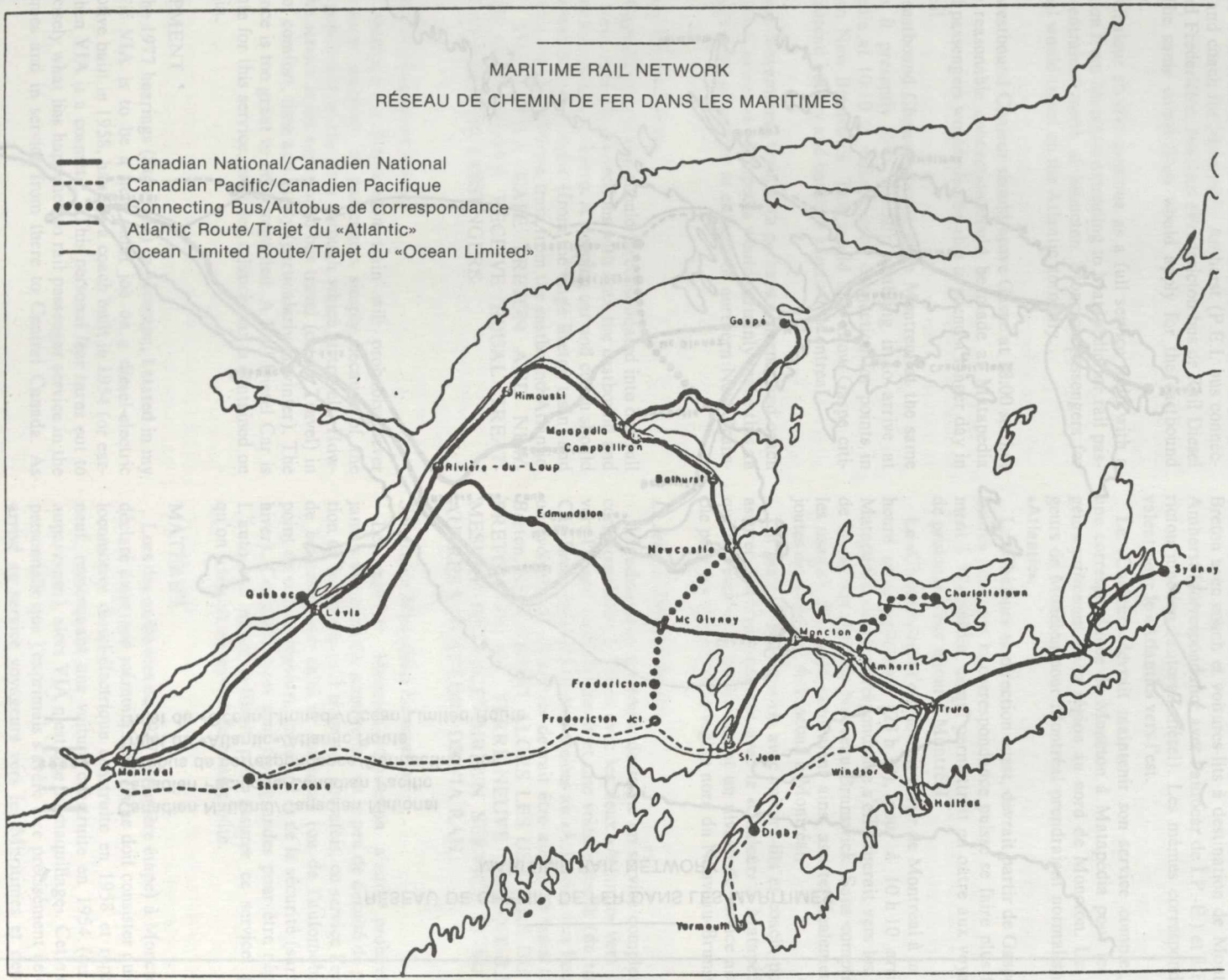
—Le «Atlantic» roulera sur les voies du CN d'Halifax à Moncton et à Saint-Jean, où il empruntera celles du CP pour aller jusqu'à Fredericton jonction (voyageurs venant de Fredericton), McAdam, Vanceboro, (Maine), Brownville jonction, (Maine), Lac Mégantic, (Qué.), jusqu'à Lennoxville, où il reprendra les voies du CN pour le reste du parcours jusqu'à Montréal.

—L'horaire du «Atlantic» serait à peu près le suivant:

Direction Est (de haut en bas)			*Direction Ouest (de bas en haut)*	
23 h 30	Dp	Montréal (Central)	Ar	10 heures
03 h 00	Ar	Sherbrooke	Ar	07 h 30
10 h 30	Ar	Fredericton Jct*	Ar	24 heures
11 h 30	Ar	Saint-Jean	Ar	23 heures
13 h 30	Ar	Moncton	Ar	21 heures
15 h 30	Ar	Truro	Ar	19 heures
17 h 30	Ar	Halifax	Dp	17 h 30

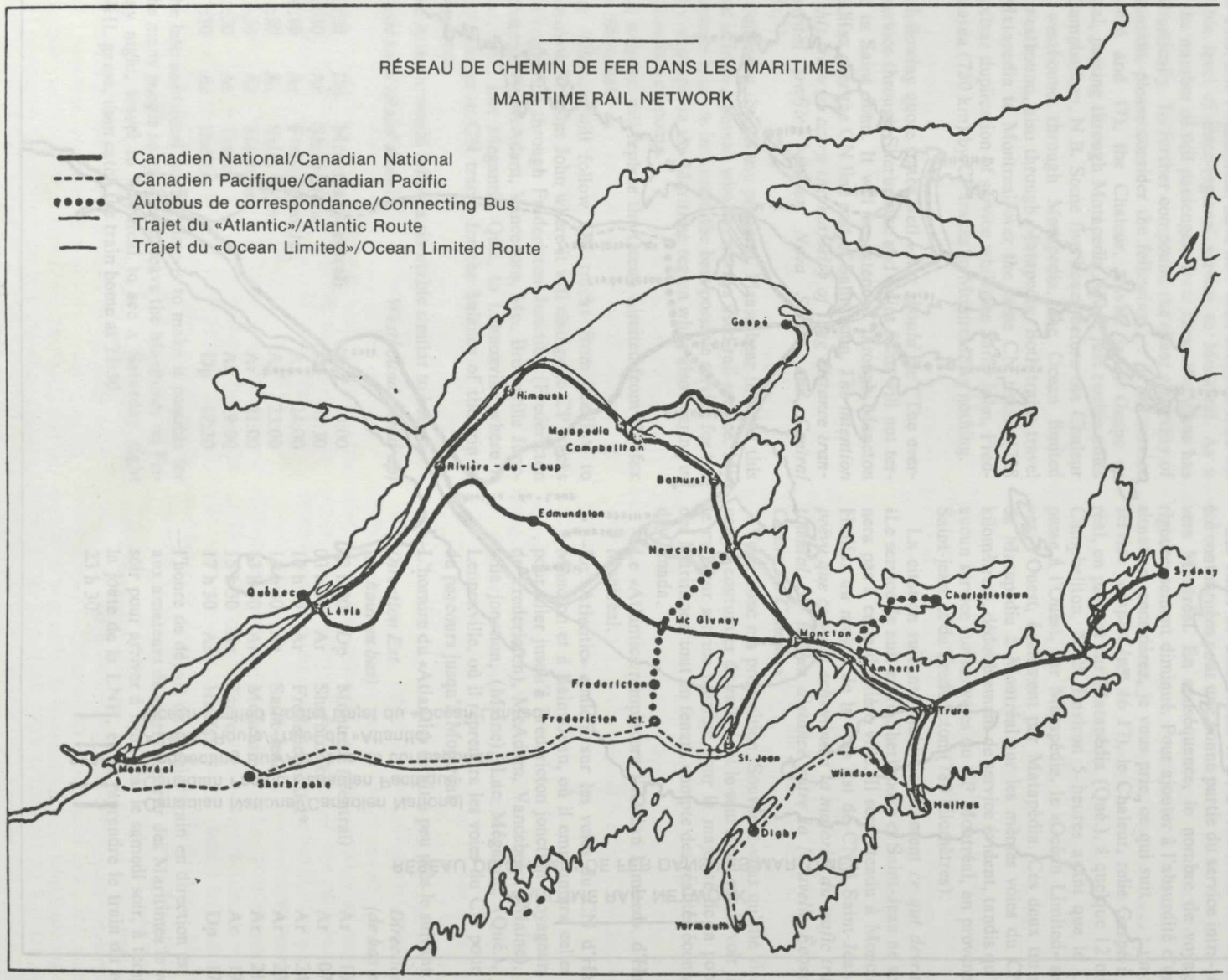
—l'heure de départ du dernier train en direction est permet aux amateurs de sport de partir des Maritimes le vendredi soir pour arriver à Montréal le samedi soir, à temps pour la joute de la LNH, et de reprendre le train du retour à 23 h 30.

[1] Comité des transports par chemin de fer (décembre 1978), plan privilégié pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs, page 27.


MARITIME RAIL NETWORK
RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DANS LES MARITIMES
Canadian National/Canadien National
Canadian Pacific/Canadien Pacifique
Connecting Bus/Autobus de correspondance
Atlantic Route/Trajet du «Atlantic»
Ocean Limited Route/Trajet du «Ocean Limited»
Gaspé
Rimouski
Matapedia
Campbellton
Rivière - du - Loup
Bathurst
Edmundston
Newcastle
Québec
Lévis
Mc Givney
Moncton
Charlottetown
Sydney
Amherst
Fredericton
Fredericton Jct
Truro
St. John
Windsor
Halifax
Montréal
Sherbrooke
Digby
Yarmouth

RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DANS LES MARITIMES

MARITIME RAIL NETWORK



Connections with the Atlantic westbound would be at Halifax (Yarmouth to Halifax train 152/4); at Truro (connection with the conventional train from Cape Breton carrying a sleeper and coach for Montreal); Amherst (P.E.I. bus connection) and Fredericton Junction (Fredericton bus or Rail Diesel Car). The same connections would apply for the eastbound Atlantic.

The Chaleur should continue as a full service train with a connection from Moncton extending to Matapedia for rail passengers entrained north of Moncton. Moncton passengers for Montreal would travel on the Atlantic normally.

The westbound Chaleur should heave Gaspe at 18:00 so that a more reasonable connection could be made at Matapedia and rail passengers would also be able to spend a longer day in Montreal.

The eastbound Chaleur should leave Montreal at the same time as it presently does (23:30), enabling it to arrive at Matapedia at 10:10 to make a good connection for points in Northern New Brunswick. This would also allow Gaspe citizens to attend hockey and baseball games in Montreal.

A short conventional train with perhaps a sleeper and coach to join the Chaleur at Matapedia would certainly make this an acceptable level of service to citizens of northern New Brunswick.

The Cape Breton Service

The Cape Breton service should be consolidated into one full service train, making connections with both the eastbound and westbound Atlantics at Truro. A sleeping car and coach should join the westbound Atlantic (from the Cape Breton train) and should join the Cape Breton train from the eastbound Atlantic. ONLY THEN WILL CAPE BRETON AND NEWFOUNDLAND PEOPLE RECEIVE EQUAL TREATMENT AS VIA RAIL PASSENGERS.

Moncton to Edmunston Service

The Moncton to Edmunston train will probably never attract large numbers of passengers simply because of the sparse population in the area through which it travels. However, the service is far superior to bus travel (or car Travel) in terms of comfort, time and safety (particularly in winter). The difference is too great to be disregarded. A Rail Diesel Car is adequate for this service, provided a lunch bar is contained on the train.

EQUIPMENT

At the 1977 hearings (Step One) in Moncton, I stated in my brief "if VIA is to be a new paint job on a diesel-electric locomotive built in 1958, hauling a coach built in 1954 (or earlier), then VIA is a cosmetic." This personal fear turns out to be precisely what has happened to rail passenger service in the Maritimes and in service from there to Central Canada. As

La correspondance avec le «Atlantique» en direction ouest se ferait à Halifax (train Yarmouth-Halifax 152/4); à Truro (correspondance avec le train ordinaire en provenance de Cap Breton avec coach et voitures-lits à destination de Montréal); Amherst (correspondance avec l'autocar de Î.P.-É.) et à Fredericton junction (autorail diésel). Les mêmes correspondances valent pour le «Atlantic» vers l'est.

Le «Chaleur» devrait maintenir son service complet, avec une correspondance de Moncton à Matapédia pour les voyageurs provenant de la région au nord de Moncton. Les voyageurs de Moncton pour Montréal prendraient normalement le «Atlantic».

Le «Chaleur» en direction ouest, devrait partir de Gaspé à 18 heures pour que la correspondance puisse se faire plus facilement à Matapédia, ce qui permettrait en outre aux voyageurs de prolonger leur séjour à Montréal.

Le «Chaleur» vers l'est devrait partir de Montréal à la même heure qu'actuellement (23 h 30), pour à 10 h 10 arriver à Matapédia, où la correspondance s'effectuerait vers les points de la régions nord du Nouveau-Brunswick. Sans compter que les usagers de Gaspé pourraient ainsi assister également aux joutes de hockey et de baseball à Montréal.

Un petit train ordinaire, avec voiture-lits et coach, pourrait assurer la correspondance avec le «Chaleur» à Matapédia, ce qui représenterait certainement un niveau de service acceptable pour les usagers de la région nord du Nouveau-Brunswick.

Le service du Cap-Breton

Il faudrait que ce service devienne un service complet, avec correspondance à Truro avec les deux «Atlantic» vers l'est et vers l'ouest. Une voiture-lit et une voiture coach (du train du Cap Breton) devraient être atelées au «Atlantic» vers l'ouest et, une voiture du «Atlantic» devrait être atelée au train du Cap Breton. SEULEMENT ALORS LES USAGERS DU CAP-BRETON ET DE TERRE-NEUVE SERONT-ILS EN MESURE DE RECEVOIR UN SERVICE ÉGAL AUX AUTRES VOYAGEURS DE VIA RAIL.

Service de Moncton à Edmunston

Le train de Moncton-Edmunston n'aura probablement jamais une clientèle nombreuse, vu le peu de densité de population de la région qu'il traverse. Toutefois, ce service l'emporte de beaucoup sur celui de l'autocar (ou de l'automobile) du point de vue du comfort, du temps et de la sécurité (surtout en hiver). Ces différences sont trop grandes pour être négligées. L'auto rail diésel suffirait pour assurer ce service, pourvu qu'on y trouve un service de casse-croûte.

MATÉRIEL

Lors des audiences de 1977 (première étape) à Moncton, j'ai déclaré dans mon mémoire: Si VIA ne doit consister qu'en une locomotive diesel-électrique construite en 1958 et repeinte à neuf, remorquant une voiture construite en 1954 (ou même auparavant), alors VIA n'est que du maquillage». Cette crainte personnelle que j'exprimais s'avère être précisément ce qui est arrivé au service voyageurs vers les Maritimes et depuis les

well as the cosmetic, savage cuts also have occurred, cuts such as the Atlantic which defy all application of common sense.

AMTRAK, the American National Passenger Corporation (Railroad), has in a decade of existence, replaced all obsolete locomotives and passenger cars with new, state of the art equipment. AMTRAK has discarded the same equipment that VIA continues to use. Even the LRC equipment leased by AMTRAK has been returned to Canada. The LRC seems to have real problems, both in design and with the roadbeds in Canada. The railroads quiet policy of lowering curve elevations has not helped either.

Two different types of passenger cars are now in AMTRAK service, these being the Amfleet single level cars and the Superliner bi-level cars. The Amfleet cars are single level units, all having a common body shell with heating and cooling supplied electrically from the locomotive(s). An Amfleet coach weighs 106,000 pounds compared to a "modern VIA coach (built in 1950)" which 119,000 pounds. Seating capacities in the two are similar. The Amfleet cars, with their airline-style tracked seats, permit routine conversion of a car with high-density corridor-style seating into long distance seating with leg-rest seats. They are comfortable and ride well even on poor track. The basic shell also permits flexibility of use.

The high-density seating is for 84 passengers while long-distance, leg-rest seating is for 60 passengers. All seats recline and have fold-down tray tables. Amclub, Amlounge, Amcafe and Amdinette cars are also in operation, all featuring the same body shell. The cars are designed for speeds up to 120 miles per hour.

The second type of passenger cars, the bi-level Superliners, are newly designed and built to North American conditions as well. They come in coach, coach-baggage, sleeper, diner, and sightseer-lounge lounge versions (See Appendix A).

The Superliner coach is available in the coach-baggage car, this being a shorter distance version that seats 78 passengers on the upper level with the lower level for baggage. The longer distance version has seating for 62 passengers on the upper level and 15 on the lower level (including facilities for handicapped passengers). Seats are spread farther apart and have leg rests as well as footrests. Close scrutiny of Appendix A will more fully inform the reader of this brief. Amfleet and Superliners are compatible.

Just as VIA passengers travel in obsolete cars, so these cars are pulled and climatized by obsolete locomotives. AMTRAK has replaced it's entire motive power fleet with newly designed passenger locomotives which can be readily converted to freight use. The basic AMTRAK locomotive, the 3000 horse power, General Motors built F40PH, riding on four wheel trucks, is also in use in Canada on Ontario GO trains. We have A GM Electro-Motive plant in Canada. This unit is

Maritimes jusqu'au Canada centre. Mais il s'est produit en plus de graves suppressions comme celle du «Atlantic», qui défie tout règle du bon sens.

Amtrak, la société ferroviaire nationale américaine, a su en une décennie remplacer toutes les locomotives et les voitures désuètes avec un matériel nouveau et moderne. Elle a mis au rancart le matériel que VIA continue d'utiliser, retournant même au Canada l'équipement LRC qu'elle lui avait louer. Ces LRCs semblent soulever des problèmes, du point de vue conception aussi bien que de celui de leur utilisation sur les chemins de fer canadiens. La politique suivie progressivement par les sociétés ferroviaires de ne pas relever le RAIL extérieur dans les courbes ne semble pas, non plus, avoir aidé à la cause.

Deux types différents de voitures voyageurs sont présentement utilisées par Amtrak: la voiture à pont simple Amfleet et la voiture Superliner à double-pont. La voiture Amfleet est chauffée et réfrigérée à même la génératrice de la locomotive; elle pèse 106 000 livres, comparativement à «la voiture moderne VIA (construite en 1950)», qui pèse 119 000 livres. On trouve dans les deux genres de voitures le même nombre de sièges. La voiture Amfleet est pourvue de sièges semblables à ceux des lignes aériennes, ce qui permet de convertir une voiture utilisée dans les corridors à haute densité en une voiture pour parcours de longues distances, avec appui pour reposer les pieds. Ce sont des voitures confortables qui roulent bien, même sur une voie médiocre. Leur infrastructure leur confère aussi une grande flexibilité d'utilisation.

Pour les courtes distances, on y assoit quatre-vingt-quatre voyageurs et, pour les longues distances, soixante, mais avec un appui pour se reposer les pieds. Tous les sièges sont inclinables et pourvus d'une petite table escamotable. Les voitures Amclub, Amlounge, Amcafé et Amdinette sont aussi offertes aux usagers et elles sont toutes dotées de la même infrastructure. Toutes les voitures sont conçues pour des vitesses pouvant aller jusqu'à 120 milles à l'heure.

Le deuxième type, la voiture voyageurs, la Superliner à double pont, est de conception récente et construite pour s'adapter aux conditions de l'Amérique du Nord. Elles comprend les voitures coach-bagage, les voitures-lits, les voitures-restaurant et les voitures observation et bar combiné (voir annexe A).

La voiture Superliner se présente sous la formule voiture-bagage, une voiture un peu plus courte qui accommode 78 voyageurs à son niveau supérieur le niveau inférieur étant réservé aux bagages. Pour les longues distances, cette voiture accommode 62 voyageurs sur son pont supérieur et 15 sur son pont inférieur (y compris les installations pour les voyageurs handicapés.) Les sièges, plus distancés, sont pourvus d'un appui pour les jambes, comme le lecteur peut le voir en consultant l'annexe A. Les matériels Amfleet et Superliners sont compatibles.

VIA utilise des voitures désuètes, tirées et climatisées par des locomotives qui ne le sont pas moins. AMTRAK a remplacé toute sa flotte de locomotives par des machines qui peuvent être facilement converties pour tirer des wagons de fret. La locomotive AMTRAK de base, 3000 HP, F40PH General Motors, se déplace sur des chariots à quatre roues et est utilisée également en Ontario sur les trains GO. Nous avons au Canada une usine de la GM Electro-Motive à laquelle on peut

proven reliable. A smaller number of General Electric-built, six wheel truck P30CH locomotives have also proven to be reliable. Both units would fill more uses than our LRC, particularly if the LRC continues to be trouble-plagued. THERE IS NO NEED TO WANDER OFF ON A MOTIVE POWER SEARCH WHEN VERY WELL PROVEN UNITS ARE WORKING DAILY IN BOTH THE U.S. AND CANADA.

STATION AND PLANT MODIFICATIONS

The location of VIA stations must continue to be in city and town centres, such as in Saint John, Moncton and Halifax, and NOT as in Kingston and Ottawa.

Stations must be adequate in size to accommodate peak season passenger levels, as Moncton at presently cannot. Airport terminals are always large enough—why not the same for rail passengers?

Parking for rail passengers must be as available as parking is for air passengers. At present it is non-existant in most locations.

CONCLUSIONS

The same opinions of rail passengers in relation to their needs pertaining to routes, equipment, frequency of service, station location and size, and fares will have changed very little since the hearings held in 1977. The Final Plan was certainly not very final. LISTEN TO RAIL PASSENGERS PLEASE. WE ASK FOR VERY LITTLE. VIA locomotives are the same to rail passengers as a DC-4 or Viscount would be to a present day air traveller.

Bus companies have shown no inclination (such as SMT) to co-operate with VIA in building station complexes which would best serve travellers. VIA has attempted to co-operate. The federal government appears to have done little to bring about harmony. Bus travel over 100 miles is MUCH less comfortable than train travel. Seats are less comfortable, cafeterias are non existent, smoking seems to be everywhere on the bus. The list is long. Bus travel to this writer is degrading and not acceptable.

The best train from the Maritimes to Central Canada has been removed. There is no sound reason for this move and if your hearings are to have any creditibility, the Atlantic will replace the Ocean Limited.

RECOMMENDATIONS:

The author recommends:

(1) The Atlantic be returned to service and the Ocean Limited be terminated. To offset the effect of this, a conventional train would replace the RDC from Moncton to Campse fier. Un nombre moins élevé de locomotives construites par la General Electric, les P30CH à chariots de six roues, se sont également avérées des machines sur lesquelles on peut compter. Ces deux genres de machines seront beaucoup plus utiles que nos LRCs, surtout si les LRCs continuent de manifester autant de défectuosités. RIEN NE SERT DE CHERCHER INDÉFINIMENT DE BONNES LOCOMOTIVES, PARCE QU'IL EXISTE DES UNITÉS QUI ONT FAIT LEUR PREUVE ET QUI SERVENT CHAQUE JOUR AUX ÉTATS-UNIS ET AU CANADA.

MODIFICATIONS À APPORTER AUX GARES ET AUX USINES

Les gares de VIA doivent continuer d'être situées dans la ville et dans les centres urbains, comme à Saint-Jean, à Moncton et à Halifax et non pas à Kingston et à Ottawa.

Elles doivent être assez spacieuses pour accommoder les voyageurs, en saison de pointe, ce que ne saurait faire actuellement la gare de Moncton. Les terminus d'aéroports sont toujours assez grands—pourquoi n'en serait-il pas de même des gares de chemins de fer?

Le stationnement pour les voyageurs du rail doit être aussi abondant que celui des passagers d'avion. Dans bien des endroits, il est pratiquement nul.

CONCLUSIONS

Les opinions des usagers du rail sur leurs besoins en routes, en matériel, en service; sur l'emplacement et sur les dimensions des gares et sur les tarifs, ne doivent pas avoir tellement changées depuis les audiences de 1977. Le Plan définitif n'était certainement pas très définitif. Écouytez s'il vous plaît les usagers du rail. Ils sont peu exigeants. Les locomotives de VIA sont aux voyageurs du rail ce que le DC-4 ou le Viscount serait aujourd'hui aux passagers d'avion.

Les sociétés de transport par autocar (comme, par exemple, la SMT), n'ont fait preuve d'aucune volonté de collaborer avec la société VIA à la construction de gares qui répondraient davantage aux besoins des voyageurs. De son côté, la société VIA a tenté d'apporter sa collaboration. Quant au gouvernement fédéral, il semble avoir déployé peu d'efforts pour harmoniser la position des organismes concernés. Un voyage de 100 milles en autocar est BEAUCOUP moins agréable que le même déplacement en train. Les sièges sont moins confortables, il n'existe aucun service de restauration, la fumée semble se répandre partout dans le véhicule. La liste des inconvénients est longue. L'auteur estime que le service offert par les autocars est dégradant et non acceptable.

Le meilleur train reliant les Maritimes au Canada central a été supprimé, et ce, sans raison valable. Donc, si vous désirez que vos travaux aient une certaine crédibilité, le train Atlantic devra remplacer le Ocean Limited.

RECOMMANDATIONS:

L'auteur fait les recommandations suivantes:

1) Le train Atlantic devrait être remis en service alors que le train Ocean Limited devrait être supprimé. En retour, un train classique devrait remplacer l'autorail diesel de Moncton à Campbellton qui poursuivrait sa route sur les 12 milles

bellton and would continue the 12 additional miles to Matapedia to connect with the Chaleur.

(2) Consolidate the two present Cape Breton RDC trains into one conventional train with connecting cars for the west bound Atlantic at Truro.

(3) Do not drop and pick up cars at Moncton as is now done with the Ocean Limited. It is a false economy and takes far too much time (30 minutes). Moncton should be a 10 minute stop only. Saint John should be a 5 minute stop.

(4) When the Atlantic is returned, co-ordinate the times of the CN Marine from Digby to Saint John so that the people of western Nova Scotia can use the ferry to meet the Atlantic at Saint John.

(5) Follow through with the promise to return the Moncton to Edmunston service. Bus service is a sad substitute for this rail service, particularly in terms of time. Also, check the New Brunswick highways in winter sometime between Moncton and Edmunston, then come to me and say that the bus is equal. Honesty would prevent this.

(6) Commence replacement of VIA locomotives with F40PH locomotives. If LRC units are found to be reliable, use them in suitable routes but not, it seems on any overnight or long distance trains. If considered too trouble prone, discontinue the LRC. Reliable locomotives are available.

(7) Commence replacement of VIA passenger cars with Amfleet and Superliner type cars. Hawker-Sidley has experience in Canada building bi-level passenger cars. START NOW.

(8) Remove the following absurdities from VIA. People in Fredericton can use the new RDC service to connect in Moncton with the westbound Ocean Limited—with only a 30 minute wait. Wonderful? Certainly not! Eight hours after leaving Fredericton the passenger would find his/herself in Campbellton, some 341 miles along the route to Montreal—except that at this point he/she would be 464 miles away from Montreal while Fredericton itself is only 451 miles from Montreal using the CP route of the Atlantic.

(9) Refer to the Final Plan. No major changes have taken place to change the ideas of those many Canadians who assembled their vast knowledge of rail service in briefs which led to the Final Plan. Don't insult people by holding hearings and then allow the opposite to occur to that which is logical.

supplémentaires pour atteindre Matapédia afin de faire la correspondance avec le train Chaleur.

2) Les deux autorails diesel actuellement en service pour le Cap Breton devraient être fusionnés en un seul service conventionnel avec des voitures assurant la correspondance avec le train *Atlantic* en direction ouest, à Truro.

3) Il faudrait s'abstenir de décrocher et d'accrocher des voitures à Moncton, comme c'est le cas actuellement avec le train Ocean Limited. Il s'agit d'une fausse économie et la manœuvre est beaucoup trop longue (trente minutes). L'arrêt à Moncton ne devrait être que de 10 minutes, celui de Saint-Jean, de cinq minutes.

4) Lorsque le train *Atlantic* sera remis en service, il faudra coordonner les horaires du traversier du CN de Digby à Saint-Jean de sorte que les habitants de l'ouest de la Nouvelle-Écosse puissent l'emprunter pour se rendre au train *Atlantic* à Saint-Jean.

5) Il faudrait remplir la promesse qui a été faite d'assurer de nouveau le service entre Moncton et Edmunston. Le transport par autocar s'avère un substitut malheureux pour ce service ferroviaire, tout particulièrement en ce qui a trait à la durée du déplacement. D'ailleurs vous n'avez qu'à vérifier la situation sur les autoroutes du Nouveau-Brunswick en hiver entre Moncton et Edmunston, après quoi vous pouvez toujours essayer de me convaincre que le service de transport par autocar équivaut au service ferroviaire. J'ajoute toutefois que quiconque tient à l'honnêteté en sera incapable.

6) Il faudrait commencer à remplacer les locomotives de VIA par des locomotives F40PH. S'il est confirmé que les trains LRC sont fiables, il faudrait les utiliser pour des itinéraires qui s'y prêtent, mais non pas, il me semble, pour les services de nuit ou de grand parcours. Si ces trains causent trop de problèmes, il faudrait cesser de les utiliser. Des locomotives fiables sont toujours disponibles.

7) Il faudrait commencer à remplacer les wagons de voyageurs de VIA par des wagons de types Amfleet et Superliner. Ici au Canada la société Hawker-Sidley possède l'expérience nécessaire pour construire des wagons de voyageurs à étage. IL FAUT S'Y ENGAGER DÈS MAINTENANT.

8) Il faut aussi supprimer les absurdités suivantes du service de VIA. Les gens de Fredericton peuvent prendre le nouvel autorail diesel pour faire la correspondance à Moncton avec le train *Ocean Limited* en direction ouest, en attendant seulement 30 minutes. Merveilleux? Certainement pas! Huit heures après avoir quitté Fredericton, les passagers se trouvent à Campbellton, à environ 341 milles en route vers Montréal, sauf qu'à ce point précis, les passagers sont à 464 milles de Montréal alors que Fredericton même n'est qu'à 451 milles de Montréal si on prend la route du CP et le train *Atlantic*.

9) Prière de se reporter au plan définitif. Aucun changement d'importance n'a été apporté qui puisse changer les idées aux nombreux Canadiens qui ont réuni toutes leurs connaissances sur le service ferroviaire dans des mémoires qui ont amené la rédaction du plan définitif. Il ne faudrait pas insulter les gens en tenant des séances et en adoptant ensuite des mesures contraires au bon sens et à la logique.

(10) Finally, I have seen very little advance notice of these hearings. Perhaps I simply failed to notice previous ads in local media—or was the notice only inserted roughly two weeks before the deadline? My impression is that very little time is being given to people to assemble briefs.

10) Enfin, les avis de convocation pour ces audiences ont été fort peu nombreuses. J'ai peut-être simplement manqué ces annonces dans les médias locaux ou encore est-ce que les avis n'y ont été insérés que deux semaines avant le délais requis? J'ai l'impression qu'on donne très peu de temps aux gens pour préparer des mémoires.

APPENDICES

AMTRAK'S SUPERLINERS

PROTOTYPE PLANS AND INFORMATION ON AMERICA'S NEWEST PASSENGER CARS

by JIM HEDIGER

During its first decade, Amtrak had a very rough road to travel. The new organization had to work with a motley collection of aged passenger cars and locomotives that were a never-ending source of frustration. Much of the equipment was long overdue for heavy repairs since the original owners did not want to invest money in the cars. The constant failures of major systems did little to enhance Amtrak's reputation, and the news media had a field day with the company's problems. The arrival of the new *Superliners* has drastically changed this image and made train travel fun again.

The *Superliners* are the first new passenger cars to be built for long-haul service in the United States in more than 20 years. From the outside they look quite similar to the Santa Fe highlevel cars that were built for the *El Capitan* in the 1950s, but mechanically they are quite different and the interiors are all new. Nearly everything on the *Superliners* has been redesigned and built using modular design techniques for easy maintenance and improved reliability.

The *Superliner* fleet is made up of 284 cars that were all built by Pullman-Standard. This fleet includes 102 coaches, 70 sleepers, 39 diners, 25 lounge cafe cars, and 48 coach baggage cars. Each car is of bilevel design with high-level passageways connecting the cars at the upper-deck level. Passengers enter through a lower-deck doorway and climb a central stairway to reach the upper deck. Both coaches and sleepers include special accommodations on the lower levels for handicapped passengers.

Delivery of the *Superliners* began early in 1979. The cars were first used in revenue service on short haul runs originating in Seattle and Chicago. As more cars arrived, complete *Superliner* consists replaced the older equipment on the major western routes. *Superliners* cannot be run in the East due to tunnel clearances. The conversion process had to be done in complete consists as the new *Superliners* are not compatible with the older cars.

These new cars all follow the same basic construction and share a common car body, except for the lounge cafe cars. The interiors are made with modular seating components much like a jet airliner so they can be reconfigured by the shop forces if traffic demands a different arrangement. On the outside, everything is gleaming stainless steel. The sides are a combina-

APPENDICES

LES TRAINS SUPERLINER D'AMTRAK

PROTOTYPES ET INFORMATION PERTINENTE DES TOUS NOUVEAUX TRAINS PASSAGERS DES ÉTATS-UNIS

JIM HEDIGER

Au cours de sa première décennie d'exploitation, la société Amtrak a eu la vie très dure. Cette nouvelle compagnie a dû se contenter d'un mélange hétéroclite de voitures et de locomotives âgés, source sans cesse constante de frustration. Une bonne partie de l'équipement devait, depuis longtemps, être réparée car les premiers propriétaires ne voulaient pas investir dans les voitures. Les bris constants des grands systèmes ont peu contribué à améliorer la réputation d'Amtrak et les médias ont étalé au grand jour les problèmes de la société. Toutefois, l'arrivée des nouveaux *Superliner* a modifié radicalement cette image tout en faisant du service ferroviaire un moyen de transport agréable à nouveau.

Les *Superliner* sont les premières nouvelles voitures mises au point pour les services long parcours aux États-Unis en plus de 20 ans. De l'extérieur, ils ressemblent passablement aux trains élevés Santa Fe qui ont été construits pour le *El Capitan* dans les années 50, mais du point de vue mécanique, ils sont tout à fait différents et l'intérieur est complètement neuf. Presque tous les éléments du *Superliner* ont été reconçus et construit selon des techniques de design modulaire afin d'en faciliter la maintenance et d'en améliorer la fiabilité.

La flotte de *Superliners* se compose de 284 voitures qui ont toutes été construites par la société Pullman-Standard. Cette flotte comprend 102 voitures-coach, 70 voitures-lits, 39 voitures-restaurants, 25 voitures-buffet et 48 fourgons à bagages. Chaque voiture comporte deux étages avec couloirs élevés qui raccordent les voitures au niveau supérieur. Les passagers entrent par une porte inférieure et montent un escalier central pour atteindre le palier supérieur. Les voitures-coach et les voitures-lits comprennent des sections spéciales au niveau inférieur réservées aux handicapés.

La livraison des *Superliners* a commencé au début de 1979. Les voitures ont d'abord été utilisées sur des lignes rentables pour des courts parcours en provenance de Seattle et de Chicago. Au fur et à mesure que les voitures ont été livrées, des rames complètes de *Superliners* ont remplacé l'équipement désuet dans les grandes routes en direction de l'Ouest. Les *Superliners* ne peuvent être mis en service dans l'Est à cause de la hauteur des tunnels. La transformation a dû se faire par rames complètes car les nouveaux *Superliners* ne s'adaptaient pas aux vieilles voitures.

Ces nouvelles voitures sont toutes construites selon les mêmes principes de base et ont toutes la même configuration, sauf pour le buffet-bar. L'intérieur se compose de sièges modulaires assez semblables à ceux d'un avion qui peuvent être reconçus par l'atelier si les besoins exigent des arrangements différents. À l'extérieur, tout est d'acier inoxydable reluisant. Les côtés sont une combinaison de tôle ondulée et de feuilles

tion of corrugated and flat sheet materials for maximum strength with minimal weight.

In each car the upper deck is almost entirely devoted to passenger accommodations. Small central service areas in the diner and lounge cars, and stairways in the coaches are the only breaks in the spacious upper deck interiors. The lower deck provides room for some additional passenger accommodations, including handicapped facilities, as well as the rest rooms and service equipment. Enclosed compartments over the trucks at each end of the cars conceal the air-conditioning, heating, and lighting equipment.

A lot of fabric materials cover the interior of these cars. Most of the fabrics used in the seating, carpeting, and certains are shades of subdued brown, beige, rust, and yellow. The carpeting helps control sound, so it can be found on the floors, walls, and even on some ceilings.

COACH BAGGAGE CARS AND COACHES

There are two different *Superliner* coach designs. One version, officially designated as a coach baggage car, is a short-distance car that seats 78 on the upper level. The car seats have dropdown tray tables also on the long-distance coaches and footrests. It has the standard entrances and rest rooms on the lower level, but there is no low-level passenger seating. Instead, the space contains a good-sized baggage storage area.

The long-distance coaches have seating for 62 on the upper deck and 15 on the lower level. Their seats are spread farther apart and have leg rests in addition to footrests. The low-level single seat closest to the entrance is a special reclining and rotating chair with folding armrests and wide-aisle access for the handicapped. A specially equipped rest room is nearby, and a wheelchair boarding ramp is on each car that can accommodate handicapped passengers.

For passenger comfort, all exterior coach windows have tinted glass to cut down on glare. Adjustable drapes can be moved as desired by the passenger. Individual overhead reading lights and attendant call buttons are within easy reach. Baggage can be kept in the overhead racks or in the lower-level storage bin at the foot of the steps.

Both of these coaches have four unisex rest rooms located on the lower level. These rest rooms include the usual toilet and small sink plus an infant-changing table and sufficient space for an adult to change clothes. A women's lounge extends across the car at one end of the lower level. This lounge includes a vanity table with stools, a couch, sinks, mirrors, and an enclosed toilet.

d'acier assurant une force maximum avec matériaux dont le poids est restreint au minimum.

Dans chaque voiture, le palier supérieur est presque entièrement consacré aux passagers. Des aires restreintes pour les services centraux dans la voiture-restaurant et la voiture-bar de même que les escaliers dans les voitures-coach sont les seules entorses aux espaces supérieurs très spacieux. Quant au niveau inférieur, il offre certains services supplémentaires aux passagers, y compris les installations pour les handicapés de même que les salles de toilettes et l'équipement de service. Des compartiments encastrés au-dessus des charriots-porteurs à chaque extrémité des voitures permettent de chacher les systèmes de climatisation, de chauffage et d'équipement électrique.

Beaucoup de tissus recouvrent l'intérieur de ces voitures. La plupart de ceux-ci utilisés pour les sièges, les tapis et les rideaux sont de teintes nuancées de brun, de beige, de rouille et de jaune. Le tapis permet d'atténuer le bruit, de sorte qu'on en a installé sur les planchers, sur les murs et mêmes sur certains plafonds.

FOURGON BAGAGES ET VOITURE-COACH

Il existe deux voitures-coach différentes du *Superliner*. La première version, officiellement conçue pour être un fourgon bagages, est une voiture utilisés pour les parcours de courte distance qui accueille 78 passagers au niveau supérieur. Les sièges sont dotés de tables rabattables, (de même que dans les voitures pour les longs parcours) ainsi que de repose-pieds. Les entrées normales et les salles de toilettes sont situées au niveau inférieur, mais aucun passager ne peut s'asseoir à ce niveau. Au lieu, l'espace contient un compartiment d'assez bonnes dimensions pour ranger les bagages.

Les voitures-coach pour les longs parcours peuvent accueillir 62 passagers au niveau supérieur et 15 au niveau inférieur. Les sièges sont beaucoup plus distancés et sont munis de repose-jambes et de repose-pieds. Au niveau inférieur, le siège pour une personne le plus près de l'entrée est une chaise spéciale inclinable et rotative avec accoudoirs pliants, les allées étant très larges pour permettre l'accès aux handicapés. Une salle de toilettes spécialement équipée se trouve tout près et chaque voiture est dotée d'une rampe d'accès pour les fauteuils roulants des passagers handicapés.

Pour le confort des passagers, toutes les fenêtres extérieures des voitures-coach sont de verre teinté pour couper les reflets. Des tentures adjustables peuvent être déplacées par les passagers qui le désirent. Des lumières individuelles pour la lecture au-dessus des passagers de même que des boutons d'appel sont faciles d'accès. Les bagages peuvent être remisés dans les supports-à-bagages supérieurs ou encore dans l'espace de bagages réservé au niveau inférieur au pied des marches.

Les deux voitures-coach possèdent quatre salles de toilettes pour homme et pour femmes situées au niveau inférieur. Dans ces salles de toilette, on retrouve le cabinet habituel et le petit évier de même qu'une table à langer et suffisamment d'espace pour qu'un adulte puisse se changer. À une extrémité du palier inférieur, se trouve un compartiment pour les femmes où l'on trouve une table de toilette de même que de petits bancs, un divan, des éviers, des miroirs et une salle de toilette intégrée.

LOUNGE CAFE CARS

The bilevel lounge cafe car is the most popular car in *Superliner* trains, especially in the mountains. Its curved-glass upper windows provide an upward view that is quite similar to what can be seen from the older dome cars. Three distinct sections fill the upper-level lounge area. A service bar occupies the corner next to the stairway and 22 fixed seats fill the middle of the car. Both ends of the upper deck lounge have 6 individual and 4 double rotating seats.

The lower deck is arranged quite differently. Here a small snack bar is built across one end next to the outside doorways. Three booths are built around the bottom of the stairway, and each booth seats four. A second lounge area, with an electric piano at the end, occupies most of the balance of the lower level. A small toilet is built into each of the two corners behind the piano lounge.

DINING CARS

The new dining cars have 18 tables that will accommodate 72 passengers at a time. This fills the entire upper deck except for a central service are used by the maitre d' and waiters. The lower deck closed to passengers has a fully equipped stainless steel kitchen. All the food is prepared in the electric kitchen and then is sent up to the dining area on dumbwaiters.

The kitchen is one of the largest ever included in a single dinning car. It extends all the way across the car and is at least twice as long as the kitchen in other passenger car diners. It has microwave and convection ovens, electric and charcoal grills, toasters, coffeemakers, and warming tables. The usual complement of sinks, dishwashers, refrigerators, and freezers complete one of the finest kitchens on wheels.

SLEEPING CARS

All of the new sleeping cars have identical floor plans that accommodate up to 44 passengers. Each car has 14 economy bedrooms (two adult-size berths each), 5 first-class bedrooms (two adult-size berths each). 1 economy family bedroom (one regular adult berth, 1 double adult berth, and 2 children's berths), and a handicapped room (2 adult berths).

The upper deck has a floor plan that is quite similar to 10-roomette 5-double bedroom cars of the past. A central stairway divides the car so all 5 first class bedrooms are at one end and 10 economy rooms are at the opposite end. The lower deck has 4 more economy rooms and the family room in the end under the other economy rooms. On the opposite side of the stairway, there are 5 unisex toilets and the handicapped room. A luggage rack is built into the wall opposite the stairway.

VOITURES-BUFFET-BAR

La voiture buffet-bar à deux étages est la voiture la plus populaire des trains *Superliner,* surtout dans les montagnes. Ses fenêtres supérieures de verre recourbé offrent une vue qui est assez semblable à celle que l'on avait dans les anciennes voitures panoramiques. Trois sections distinctes occupent le buffet-bar de l'étage supérieur. Un bar-service occupe le coin juste à côté de l'escalier où 22 sièges fixes sont installés au centre. Les deux extrémitéssss du niveau supérieur comptent six sièges individuels et quatre sièges doubles rotatifs.

La configuration du niveau intérieur est tout à fait différente. On y trouve un petit casse-croûte à une des extrémités à l'extérieur des portes. Trois cabines se trouvent au bas de l'escalier, chacune d'elles accueillant quatre passagers. Un deuxième compartiment-bar, avec un piano électrique, se trouve à l'autre extrémité, et il occupe la majeure partie du reste du niveau inférieur. Une petite salle de toilette a été construite dans chacun des deux coins derrière le piano-bar.

VOITURES-RESTAURANTS

Les voitures-restaurants comptent 18 tables qui accueillent 72 passagers à la fois ce qui couvre toute la surface du niveau supérieur, sauf pour une aire de service centrale utilisée par le maître d'hôtel et les serveurs. Le niveau inférieur (interdit aux passagers) compte une cuisine tout équipée en acier inoxydable. Toute la nourriture est préparée dans cette cuisine qui fonctionne à l'électricité pour être ensuite expédiée à la salle sur monte-plats.

La cuisine est l'une des plus vastes jamais construites dans une seule voiture-restaurant. Elle s'étend sur toute la longueur de la voiture et est au moins deux fois plus longue que toutes les cuisines dans les autres voitures-restaurants. Elle comporte des fours micro-ondes et à convection, des grils électriques et au charbon de bois, des grille-pain, des cafetières et des réchauds. Les éviers, lave-vaisselle, réfrigérateurs et congélateurs que l'on trouve habituellement dans les autres voitures-restaurants viennent compléter l'une des cuisines les plus modernes sur rail.

VOITURES-LITS

Toutes les nouvelles voitures-lits ont la même configuration et peuvent accueillir un maximum de 44 passagers. Chaque voiture compte 14 chambres de classe économique (2 places-lits chacune pour adultes), 5 chambres de première classe (2 places-lits chacune pour adultes), une chambre familiale classe économique (1 place-lit pour adultes, 1 double lit pour adultes et 2 lits d'enfants) de même qu'une chambre pour handicapés (2 places-lits pour adultes).

Quant au niveau supérieur, sa configuration est assez semblable à celle des voitures d'antan qui comptaient 10 chambrettes et 5 chambres pour deux personnes. Une cage d'escalier centrale divise la voiture de sorte que les 5 chambres de première classe sont à une extrémité et les 10 chambres de classe économique à l'autre. Le niveau inférieur compte 4 chambres de plus en classe économique de même que la chambre économique. À l'opposé de la cage d'escalier, on compte 5 salles de toilettes pour hommes et pour femmes de même que la cham-

Each economy room is built around a window with two facing seats. At night the seats fold down to make the lower berth. The upper berth folds down from the wall and its access steps are built into an armrest. There is sufficient headroom to allow the use of the seats while the upper berth is down. A full-length closet, folding table, mirror, and storage space for two small suitcases complete each economy room. These rooms do not have toilet or basin facilities.

The deluxe bedrooms are built crosswise in the car with twice the space found in an economy room. Each one has an enclosed private toilet, basin, and mirror. During the day the room arrangement includes a long sofa and a swivel chair. At night, the sofa converts into a 41↓↓-wide lower berth and the upper berth drops down from the wall. The deluxe accommodation includes a dropping wall table, a vanity shelf and mirror, a coat closet, a small overhead luggage rack, and storage space for three suitcases. A movable divider wall between certain rooms allows these spaces to be combined for larger groups.

The economy family bedroom is one of the innovative areas in the sleeping cars. Because of the bilevel construction, this room extends all the way across the car with windows on both sides. It has a 41↓↓-wide lower berth, a normal-size upper berth and two short children berths. There is no rest room in the family room, but five rest rooms are located just outside the door in the adjacent corridor.

A special room for disabled passengers is built into the lower level at the end opposite the family room. Like the family room, it extends across the car with windows at both sides. The lower berth converts from the facing seats by one window, and the companion upper berth folds down from the wall. A specially equipped toilet area can be curtained off from the rest of the room. In addition to the usual facilities, this area includes special assistance handles and enough room to turn a wheelchair.

All of these accommodations in the sleeping car are made so that the passengers can lower the beds by themselves. The car attendant has the beds made up ahead of time. Each room has individual controls for temperature, lighting, and the sound-entertainment system. All of the rooms also have a wakeup buzzer, an attendant call button, a folding table, and a night light fixture with three colors of lights that show alongside the train. A green light shows when all of the car brakes (hand and power) have released. An amber light appears if the brakes have been applied. The remaining light provides a white test indication. With this system, the engineer can look back along the train and see what the brakes are doing under each car.

bre des personnes handicapées. Un porte-bagages est encastré dans le mur à la cage d'escalier.

Chaque chambre de classe économique est construite autour d'une fenêtre où sont installés deux sièges qui se font face. Le soir, les sièges se plient pour former la place-lit. Le lit supérieur se rabat du mur et les marches d'accès sont intégrées à l'accoudoir. On compte suffisamment d'espace pour la tête afin d'utiliser les sièges lorsque la place-lit supérieure est rabattue. Une garde-robes à la largeur du compartiment, une table pliante, un miroir et un espace de rangement pour deux petites malles complètent chaque chambre de classe économique. Ces chambres n'ont pas de toilette ni de lavabo.

Les chambres de luxe s'étendent sur toute la largeur de la voiture et sont donc deux fois plus spatieuses que les chambres de la classe touriste. Chacune a une toilette privée, un évier et un miroir. La pièce comprend un long sofa et un fauteuil pivotant. La nuit, le sofa se transforme en couchette de 41 pouces de largeur; la couchette supérieure est encastrée dans le mur. Les chambres de luxe comprennent une table coulissante, un comptoir de lavabo et un miroir, un garde-robe, une case à bagage suspendue et un espace d'entreposage pour trois valises. Entre certaines pièces, la cloison est amovible, ce qui permet d'accueillir de plus grands groupes.

La chambre familiale de la classe touriste est l'une des innovations apportées dans le domaine des voitures-couchettes. Étant donné la construction à deux niveaux, la chambre s'étend sur toute la largeur de la voiture et comporte donc des fenêtres des deux côtés. Elle contient une couchette inférieure de 41 pouces de largeur, une couchette supérieure de taille normale et deux petites couchettes pour enfants. Elle n'a pas de salle de bain, mais on en trouve cinq juste de l'autre côté de la porte du corridor adjacent.

Une chambre spéciale pour les handicapés se trouve au niveau inférieur, à l'extrémité opposée de la chambre familiale. Tout comme cette dernière, elle s'étend sur toute la largeur de la voiture et comporte des fenêtres des deux côtés. Les sièges qui font face à une fenêtre s'adaptent pour former la couchette inférieure, tandis que la couchette supérieure est encastrée dans le mur. Une salle de toilette spécialement équipée peut être séparée du reste de la pièce par un rideau. Outre les installations habituelles, cette pièce comprend des poignées d'aide spéciales et suffisamment de place pour qu'on puisse y manoeuvrer un fauteuil roulant.

Ces installations sont conçues de manière que les voyageurs puissent abaisser eux-mêmes les lits. Le préposé à la voiture fait faire les lits à l'avance. Chaque chambre a des commandes individuelles pour la température, l'éclairage et le système de son. De plus, toutes les chambres ont un système de réveil-matin, un bouton permettant d'appeler le préposé, une table pliante et un luminaire comportant trois ampoules de couleurs différentes disposées dans le sens de la longeur du train. Une lumière verte apparaît quant tous les freins de la voiture (frein à main et cerveau-frein) sont lâchés. Une lumière jaune apparaît si les freins sont appliqués. La dernière est une lumière blanche pour indiquer que l'on procède à des essais. Ainsi, le mécanicien peut surveiller le fonctionnement des freins de chaque voiture.

The heating and air conditioning of each *Superliner* are automatically controlled to maintain a steady 72 to 78 degrees F. Strip-type electric floor heaters warm the passengers, while a pair of 10-ton air conditioners handles the cooling. Blowers at each end of the car combine fresh and recirculated air for balanced ventilation.

ALL ABOARD

After researching and photographing the *Superliner* cars, I was anxious to see how well they actually perform in service. My opportunity came in the summer of 1981 when I was able to take the *San Francisco Zephyr* from Chicago to Oakland, Calif., to attend the National Model Railroad Association national convention.

The departure day was sunny, hot, and humid in Chicago. This weather, combined with all the diesel fumes from the nearby commuter trains, made the station platform pretty uncomfortable to say the least. However, my *Superliner* coach was comfortably cool, and there was no trace of the nauseating diesel fumes. Even with the vestibule door open and people moving around, the interior of the car was surprisingly quiet.

A combined "all aboard" and welcoming announcement over the public address system signaled the start of no. 5's westward trip. In a few moments the train slipped out of Union Station and picked up speed as it moved onto the Burlington Northern's triple-track main line. The bilevel *Superliners* insulate you from the running noise, and the smooth ride makes the speed deceptive.

Beyond the Mississippi River, the tracks seemed to get a bit rougher, but the *Superliner* ride changed only slightly. The high cars developed a gentle rocking motion from side to side as we raced across the prairies but this was not the least bit uncomfortable. In fact, the motion made it very easy to doze off. I found during my trips to the diner, that all of the cars seemed to ride about the same as my coach.

The only problem I ran into on the coach was in the rest rooms. They are extremely compact and changing clothes in one of them certainly would be an adventure. To use the mirror and basin for shaving, I wound up with one foot on the floor and a knee on the toilet seat. In addition, the overall sanitary condition of the rest rooms deteriorated steadily as the trip progressed, but this is a people problem more than an equipment problem.

Visits to the lounge cafe car are definitely in order for *Superliner* riders. The huge expanse of glass gives a spectacular view of the prairies or mountains from the upper-level lounge. Subdued interior lighting allows an excellent view of the passage through rural America at night. On curves the little brake lights near the middle of each car are also visible from the lounge cafe car. Sandwiches, snacks, and drinks are available downstairs.

Le système de chauffage et de climatisation du Superliner est contrôlé automatiquement de manière à maintenir la température entre 72 et 78° F. Le plancher est chauffé. Deux climatiseurs de dix tonnes assurent que les voyageurs n'aient pas chaud. A chaque extrémité de la voiture, des ventilateurs brassent l'air et assurent un apport d'air frais.

EN VOITURE!

Après avoir fait des recherches sur les voitures Superliner et en avoir pris des photographies, j'étais impatient d'en voir le rendement en service. J'en ai eu l'occasion à l'été 1981, où j'ai pu prendre le San Francisco Zephyr de Chicago à Oakland (Californie) pour aller assister au congrès national de la National Model Railroad Association.

Le jour du départ, le temps était ensoleillé, chaud et humide à Chicago. Et avec toute la fumée des moteurs diesels des trains de banlieues avoisinants, la plate-forme de la gare était passablement inconfortable, c'est le moins qu'on puisse dire. Mais une fois dans la voiture Superliner, la fumée ne se sentait plus du tout et l'air était frais. Même si la porte du vestibule était ouverte et que les gens se déplaçaient, c'était étonnamment tranquille à l'intérieur de la voiture.

Après le cri en voiture et le mot de bienvenue diffusé par le système de haut-parleurs, le n° 5 est parti en direction de l'ouest. Après quelques instants, le train est sorti de la gare Union et a pris de la vitesse comme il s'avançait sur la ligne principale à trois voies Burlington Northern. Les Superliners à deux niveaux isolent les voyageurs du bruit et l'on ne se rend pas compte de la vitesse car le train avance en douceur.

Passé le Mississippi, la voie était un peu moins bonne mais cela n'a pas beaucoup déteint sur l'ensemble du voyage. Le balancement était léger quand nous avons traversé les Prairies, et pas le moins du monde inconfortable. En fait, le mouvement du train aidait à faire la sieste. En me rendant à la salle à dîner, je passais par diverses voitures qui m'ont toutes parues à peu près aussi confortables que la mienne.

Seules les salles de toilette laissaient à désirer. Elles sont extrêmement compactes et essayer de changer de vêtement dans l'une d'elles doit être toute une entreprise. L'éclat de l'acier inoxydable, les bandes rouges, blanches et bleues et les inscriptions relatives au type de voiture rendent l'entrée dans un Superliner impressionnante. Les nouveaux indicateurs de freins sont situés à la droite de la porte. Pour utiliser le miroir et le lavabo afin de me raser, je devais mettre un pied au plancher et un genou sur le siège de la toilette. Dans l'ensemble, les conditions sanitaires des salles de toilette se sont régulièrement détériorées au fur et à mesure que le voyage avançait, mais ce n'est pas tant un problème d'équipement comme un problème d'entretien.

Les visites au salon-café s'imposent lorsqu'on voyage dans un Superliner. Les larges fenêtres du salon supérieur offrent une vue spectaculaire des prairies ou des montagnes. La nuit, l'éclairage tamisé permet de bien voir les régions rurales par lesquelles on passe. Dans les courbes, les petites lumières des freins près du milieu de chaque voiture sont également visibles depuis la voiture salon-café. Des sandwiches, amuse-gueule et boissons sont offertes au premier niveau.

I spent one night sharing an upper level economy bedroom and found this takes some planning. To begin with, there is very little luggage space and a two-suiter suitcase simply did not fit in anywhere. I wound up with the camera bag in the room and the suitcase downstairs in the rack near the stairway. At the same time, I discovered that there really wasn't anywhere to open up the big suitcase except on the floor of the vestibule.

At bedtime the lower berth occupant must leave the room while the other one brings down the upper berth, changes clothes, and gets into the berth. Then the lower berth can be made up and occupied. We reverse this procedure in the morning.

As a passenger I thoroughly enjoyed my trip on the *Superliner* equipment. My train had an 11-car summertime consist, and it was packed with people. I walked the train several times during the 3-day trip, and all the cars remained quite comfortable despite the load. It certainly was a welcome change from the worn-out equipment of the past. I can hardly wait for my next *Superliner* trip.

ACKNOWLEDGEMENTS

The author wishes to thank the following for their assistance, without which this brief would have been impossible:

Model Railroader Magazine
Railway Quarterly Magazine
Trains Magazine
Canadian Transport Commission
My patient wife
Unnamed VIA employees.

W. Andy Lightle
89 Glengrove Road
Moncton, N.B.
E1A 5W7

May 21, 1984.

J'ai passé une nuit dans la couchette supérieure d'une chambre de classe touriste que je partageais avec quelqu'un d'autre et j'ai constaté que cela demandait une certaine planification. Pour commencer, il y a très peu d'espace d'entreposage pour les bagages et ma valise double n'entrait tout simplement nulle part. J'ai dû laisser traîner mon sac de photographie dans la chambre et mettre ma valise dans la case près de l'escalier, en bas. Et j'ai découvert que je ne pouvais ouvrir ma grosse valise que sur le plancher du vestibule.

Au moment de dormir, celui qui occupait la couchette inférieure a dû quitter la pièce pour que je puisse abaisser mon lit, me changer et me coucher. Ensuite, l'on peut organiser la couchette inférieure et y prendre place. Le lendemain matin, nous avons inversé les rôles.

En tant que passager, j'ai beaucoup aimé mon voyage à bord du Superliner. Mon train consistait en un convoi d'été de onze voitures et il était bondé. Au cours de mon voyage de trois jours, j'ai passé plusieurs fois par les diverses voitures, qui sont toutes restées confortables en dépit de la charge. Certes, cela faisait changement par rapport au vieux matériel du passé. Je suis impatient de refaire un voyage dans un Superliner.

REMERCIEMENTS

L'auteur désire remercier de leur aide:

Le Model Railroader Magazine
Le Railway Quarterly Magazine
Le Trains Magazine
La Commission canadienne des transports
Ma femme (pour sa patience)
Des employés de VIA,

sans lesquels ce mémoire aurait été impossible.

W. Andy Lightle
89, chemin Glengrove
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1A 5W7

Le 21 mai 1984

APPENDIX "13-Q"

CFS-O
OFS
CANADIAN FEDERATION OF STUDENTS—ONTARIO
ONTARIO FEDERATION OF STUDENTS

March 16, 1984

The Clerk
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Re: VIA Rail Canada Inc.

The Canadian Federation of Students-Ontario and the Ontario Federation of Students represent 200,000 post-secondary students.

Passenger trains are often the best way to transport the large number of students travelling during a long weekend or during the Christmas vacation. Like other travellers, students want passenger trains to be reliable, safe properly heated and punctual. Adequate capacity is important: people should not have to stand or ride in a baggage car, nor should anyone be unable to ride because no room is available. Every effort should be made to ensure that handicapped people are given all assistance necessary if they choose to travel by train.

As well, passenger train service has historically been an important source of summer and Christmas-break employment for many students. Sleeping car service and on-board food service are important to passengers, but they should also be regarded as sources of employment for students, faced as they are with inadequate provincial aid programmes and massive student unemployment rates.

We hope the Committee will strongly endorse the importan of having a healthy national passenger rail service.

Yours truly,

Ian Nelmes
Chairperson
Canadian Federation of Students-Ontario
Ontario Federation of Students

643 YONGE ST., 2ND FLOOR,
TORONTO M4Y 1Z9
(416) 925-3825

APPENDICE «13-Q»

FCE-O
FEO
FÉDÉRATION CANADIENNE DES ÉTUDIANTS—ONTARIO
FÉDÉRATION DES ÉTUDIANTS DE L'ONTARIO

Le 16 mars 1984

Le Greffier
Le Comité permanent des Transports
et des Communications
Le Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Objet: VIA Rail Canada Inc.

La Fédération canadienne des étudiants-Ontario et la Fédération des étudiants de l'Ontario représentent 200,000 étudiants post-secondaires.

Les trains voyageurs sont souvent le meilleur moyen de transporter un grand nombre d'étudiants pendant une fin de semaine prolongée ou pendant les vacances de Noël. Comme les autres voyageurs, les étudiants veulent des trains fiables, sûrs, bien chauffés et à l'heure. Une capacité adéquate est importante: personne ne devrait être obligé de demeurer debout ou de voyager dans le fourgon à bagages et personne ne devrait être refusé parce qu'il n'y a pas de place. On devrait faire tous les efforts possibles pour assurer aux handicappés toute l'aide nécessaire s'ils veulent voyager en train.

Le service de train voyageurs a, de longue date, été une source importante d'emplois pour plusieurs étudiants durant l'été et les vacances de Noël. Les services de voiture-lits et de nourriture à bord sont importants pour les voyageurs, mais on devrait aussi les considérer comme sources d'emplois pour les étudiants qui ont à faire face à des programmes d'aide provinciaux inadéquats et à des taux élevés de chômage.

Nous espérons que le Comité appuiera fortement l'importance d'avoir un service de passager rail national qui soit en bonne condition.

Votre tout dévoué,

Ian Nelmes
Président(e)
Fédération canadienne des étudiants-Ontario
Fédération des étudiants de l'Ontario

643, YONGE ST., 2e ÉTAGE,
TORONTO M4Y 1Z9
(416) 925-3825

APPENDIX "13-R"

CITY OF CAMBRIDGE
PASSENGER RAIL SUBMISSION
1978

July 17, 1978

The Honourable Otto Lang,
Minister of Transport,
Tower C., Place de Ville,
Ottawa, Ontario.
K1A 0N5

Dear Sir:

I am pleased to advise you that the City of Cambridge has received a report of citizens appointed to review the passenger rail service in this area. A copy of this report is attached hereto.

We are very concerned that this report be given full consideration by yourself and your colleagues so that some steps may be taken to correct the problem cited in it.

The fact that this community is the only one of comparable size in Canada which has no passenger rail service at the present time, even though it was served in the past, demands immediate attention.

Would you please advise me of the proposed steps to be taken in this respect so that I may in turn advise members of Council and the Advisory Committee.

Yours very truly,

Erwin S. Nelson
Mayor

ESN/gs

APPENDICE «13-R»

VILLE DE CAMBRIDGE
SOUMISSION RELATIVE AU TRANSPORT
FERROVIAIRE VOYAGEURS
1978

Le 17 juillet 1978

L'honorable Otto Lang
Ministre des Transports
Tour C., Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Cher monsieur,

J'ai le plaisir de vous faire part d'un rapport des habitants de la ville de Cambridge qui avaient été chargés de réviser le service de transport ferroviaire voyageurs dans la région. Une copie est incluse à votre intention.

J'aimerais que vous et vos collègues apportiez à ce rapport toute l'attention possible, afin que des mesures puissent être prises pour rectifier le problème dont il est question.

Le fait qu'à l'heure actuelle, la ville de Cambridge soit la seule communauté canadienne dans sa catégorie qui n'ait pas de service de transport ferroviaire voyageurs, mérite une attention immédiate.

Auriez-vous l'obligeance de me faire connaître les mesures qui seront prises à ce sujet, afin que je puisse à mon tour en aviser les membres du Conseil et du Comité consultatif.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Edwin S. Nelson
Maire

PRESENTATION ON BEHALF OF THE CITY OF CAMBRIDGE THE RESTORATION OF PASSENGER RAIL SERVICE

To The Honourable Minister Otto Lang:

The City of Cambridge, on behalf of its Citizens, would like to make a presentation on the restoration of passenger rail service to our Community.

A few historic facts may assist us in our bid for passenger rail service:

(a) It would appear from By-law No. 238 (Exhibit 3) of the former Town of Galt which was ratified by a vote of the ratepayers that an amount of $110,000.00 was made available to the Credit Valley Railroad, which was the predecessor of the CPR, to extend passenger service to this area. This took place as early as 1874. Obviously then the Cambridge area has had passenger rail service from that time up until Mid 1971, almost 100 years, at which time the service was discontinued.

(b) In 1970 a presentation was made before the CTC in Toronto prior to the discontinuance of service by Mayor Gordon Rouse, Max Saltsman, M.P. and Mrs. S. Thorsen, Planning Commissioner.

(c) In May of 1972 the former City of Galt (now part of Cambridge) presented a Brief for the restoration of passenger rail service for that City at a Hearing conducted in Stratford before the Standing Committee of Transport and Communications with the following members present: Messrs. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner and Whicher. Also present was Honourable J. W. Monteith, M.P.

(d) The result of this Hearing as it appeared in the Evening Reporter (Exhibit I) under date of Wednesday, June 21st, 1972, was that the Steering Committee recommended the immediate resumption of all passenger rail service to South-Western Ontario that had been discontinued late in 1970.

The establishment of Via Rail, we in Cambridge, of course, are extremely interested in have passenger rail service restored to the City of Cambridge which encompasses the former Municipalities of Galt, Preston and Hespeler, and portion of the Townships of Waterloo and North Dumfries.

Attached is a sketch (Exhibit 2) showing the present passenger connections by rail from London to Toronto, and you will note that both CNR lines by-pass Cambridge completely. While the high grade CPR line is a direct route between London and Toronto through Cambridge. It may be possible to schedule an alternating service between the CN and CP tracks could serve not only Cambridge but Brantford and Kitchener, and the Communities along all those lines.

There are three rail lines running between London and Toronto. Current passenger rail schedules reveal that approximately thirty trains operate daily between these cities excluding commuter trains. It would appear there are more trains operating on a daily basis between these, London and Toronto,

REPRÉSENTATIONS AU NOM DES HABITANTS DE LA VILLE DE CAMBRIDGE RÉTABLISSEMENT DU SERVICE DE TRANSPORT FERROVIAIRE VOYAGEURS

A l'honorable Ministre Otto Lang:

Au nom de ses habitants, la ville de Cambridge désire faire des représentations en vue du rétablissement du service de transport ferroviaire voyageurs pour la communauté.

A l'appui de notre demande, nous exposons les quelques faits historiques suivants:

a) En vertu de l'arrêté 238 (pièce 3) de l'ancienne ville de Galt, ratifié par un vote des contribuables, un montant de $110,000.00 était mis à la disposition du Credit Valley Railroad, le prédécesseur du CP, pour que le service voyageurs soit étendu à cette région; il le fut, en effet, dès 1874. Or, des trains voyageurs desservirent la région de Cambridge à partir de cette date juste vers le milieu de 1971, presque 100 ans plus tard, alors que le service fut discontinué.

b) En 1970, le maire Gordon Rouse, Max Saltsman, M.P., et Mme S. Thorsen, Commissaire urbaniste, faisaient des représentations devant la CTC de Toronto avant la discontinuation du service.

c) Lors d'une audition tenue à Stratford devant le Comité permanent des transports et communications en mai 1972, l'ancienne ville de Galt (maintenant partie de Cambridge) présentait un mémoire demandant le rétablissement du transport ferroviaire voyageurs. Les membres suivants étaient présents: MM. Hales, Howe, McKinley, McNulty, Noble, Rock, Saltsman, Skoberg, Turner et Whicher. L'honorable J. W. Monteith, M.P., était également présent.

d) Tel qu'en fait foi l'*Evening Reporter* (pièce I) du mercredi, 21 juin 1972, à la suite de cette audition, le Comité permanent recommandait la remise en service de tous les trains voyageurs vers le sud-ouest de l'Ontario qui avaient été discontinués à la fin de 1970.

Avec l'arrivée de Via Rail, nous, les habitants de Cambridge, tenons fortement à ce que cette ville, qui comprend les anciennes municipalités de Galt, Preston et Hespeler, ainsi qu'une partie de celles de Waterloo and North Dumfries, bénéficie de nouveau d'un tel service.

Le tracé ci-attaché (pièce 2) démontre les trajets actuels des trains entre London à Toronto, et il est à remarquer que les deux lignes du CN évitent complètement Cambridge. Bien que la ligne directe du CP entre London et Toronto qui traverse Cambridge, soit un service prioritaire, il serait peut-être possible, en alternant entre le CN et CP, de desservir non seulement Cambridge, mais aussi Brantford et Kitchener, ainsi que les communautés tout au long de ce parcours.

Il y a trois lignes ferroviaires entre London et Toronto. Les horaires démontrent qu'approximativement trente trains voyageurs font le trajet quotidiennement entre ces deux points, abstraction faite des trains intervilles. En autant que nous puissions l'établir, il semblerait que le nombre de trains qui relient

than between any other two places in the "Corridor Routes" or as far as can be determined in the entire Country. The irony of the situation is that two of the lines are used extensively while the third and the most direct route is not used at all for passenger service. This being the case, the City of Cambridge (approximately 75,000) situated geographically midway between two of the largest Cities in the Province of Ontario is completely devoid of passenger rail service. From our research it appears Cambridge is the largest City in Canada without passenger rail service.

The present closest passenger rail service is that on the CNR lines at Kitchener and Brantford which are 16 and 18 miles away without regular bus connections. Citing a trip to Toronto as an example, the time element would not make the existing facilities attractive especially the connection at Kitchener where a run over 63 rail miles involves an hour and three quarters travelling time. The running time from Brantford is only slightly better at one hour and twenty-five minutes. In addition to these times an additional 30 to 45 minutes is required to reach either Brantford or Kitchener Station from Cambridge. The foregoing results in a total trip time of over two hours which offers very little inducement when a comparable trip from Cambridge can be accomplished over the 57 miles of rail in approximately one hour or half the time.

Although our prime interest is passenger rail service between London and Toronto, Ontario, via Cambridge on the CPR, we have concerns for passenger service for Communities along the way. There is a definite need for passenger rail service between these points.

There is no suggestion that existing rail lines be abandoned, but possibly an alternating or more equitable distribution of service between the use of both CN/CP rails could be established to the benefit of all Communities.

The City of Cambridge has a very efficient internal transit system which could transport passengers to the present Cambridge CPR Station. Our thoughts would be that a "pay on train system" is the most economical and fastest operation of the station stop.

At this time I would like to add that in the Regional Transportation Policy Paper No. 7 (Exhibit 4) the Regional Municipality of Waterloo supported passenger rail service to the City of Cambridge.

You are aware I am sure that persons who travel wish to arrive at their destination and return as expeditiously as possible, and at somewhat regular intervals. The Cambridge area enjoyed "Dayliner" service on the CPR for a number of years, and aside from the claims made by the Railway, many persons made use of this service.

It should be noted that even the bus service—Cambridge to Toronto—has deteriorated. There is no early morning bus to transport people to Toronto in time to conduct business and return. The Gray Coach cut back on service and an inconvenient schedule discourages its use. This is basically what happened to the CPR Dayliner; the schedule changes were not convenient, consequently the drop in passenger use.

quotidiennement ces deux villes, soit plus élevé qu'entre n'importe quels autres deux points sur des «routes corridors» dans tout le pays. La situation est ironique du fait que deux de ces lignes sont extrêmement achalandées, alors que la troisième, qui utilise la route la plus directe, ne sert pas du tout au service voyageurs. Or, la ville de Cambridge, qui compte approximativement 75,000 habitants, et qui se trouve à michemin entre les deux plus grandes villes de la province de l'Ontario, ne jouit d'aucun service ferroviaire voyageurs. D'après nos recherches, elle serait la plus grande ville au Canada qui soit privée d'un tel service.

A l'heure actuelle, Kitchener et Brantford sont les villes les plus près de Cambridge qui bénéficient d'un service voyageurs. Elle se trouvent à 16 et 18 milles respectivement, et les horaires d'autobus ne correspondent pas à ceux des trains. Par exemple, un voyage à Toronto en partant de Kitchener prendrait une heure et trois quarts selon les services actuellement disponibles. Si l'on considère qu'il ne s'agit que de 63 milles de voie ferrée, le facteur temps n'est certes pas très intéressant. A partir de Brantford, le temps requis serait de une heure et vingt-cinq minutes, ce qui n'est pas une amélioration très appréciable. Il faut en outre ajouter de 30 à 45 minutes pour se rendre de Cambridge à la gare de Brantford ou Kitchener. Donc, plus de deux heures pour un voyage complet, alors qu'un trajet comparable sur les 57 milles de voie ferrée à partir de Cambridge, peut se faire en à peu près une heure, soit la moitié du temps.

Bien que nous visions principalement à obtenir un service ferroviaire voyageurs sur la ligne CP entre London et Toronto qui passe par Cambridge, nous aimerions également que les communautés le long du parcours soient desservies. Elles ont indéniablement besoin d'un tel service.

Il n'est pas question d'abandonner les lignes existantes, mais simplement d'examiner la possibilité de distribuer les services plus équitablement, ou d'alterner l'utilisation des voies du CN et CP à l'avantage de toutes les communautés.

La ville de Cambridge a un système de transport en commun interne très efficace dont pourraient se servir les voyageurs pour se rendre à la gare actuelle du CP. Nous croyons qu'il serait plus économique et rapide d'établir un système en vertu duquel les voyageurs paieraient dans le train.

Nous aimerions souligner que dans le document numéro 7 (pièce 4) sur la politique de transport régionale, la municipalité régionale de Waterloo appuyait la demande de service ferroviaire voyageurs pour la ville de Cambridge.

Comme vous le savez, les personnes qui voyagent veulent arriver à leur destination et retourner chez elles aussi rapidement que possible, et à des heures assez régulières. La ville de Cambridge a joui d'un service d'«autorail» pendant un bon nombre d'années et, mises à part les déclarations de la compagnie ferroviaire, plusieurs personnes utilisaient ce service.

Il est à noter que même le service d'autobus entre Cambridge et Toronto a diminué. Il n'y a pas d'autobus qui part suffisamment tôt le matin pour permettre à une personne de se rendre à Toronto, de faire ses affaires et de retourner chez elle. Depuis que la compagnie Gray Coach a diminué son service, l'horaire n'est pas pratique et n'incite pas les gens à voyager par autobus. C'est en fait ce qui s'est produit pour le service

Bus service west of Cambridge is non-existant without first travelling to Kitchener for further connections.

Our Country is in the throes of restraint, however, transportation is demanding more and wider highways. The railbeds are already in existance—there are passenger cars in storage (I am told)—let's put them to use and provide our populace with a passenger train service which possibly only needs a compatible schedule to become once again a useful service to the public. We feel that costs involved for expanding highway construction and maintenance will require higher subsidies than the cost of upgrading for rail service to move people to and from this area. In addition train service is considerably more efficient and causes less pollution than the number of cars required to move the equivalent number of people.

Cambridge has a population of 75,000 and an industrial basin of over 1400 acres owned by the Municipality, 600 of which are developed. We have many acres which are under construction for private dwellings at this time with approximately 4000 approved building lots on stream.

At the present time we have many daily commuters to Toronto by car. Many of these I am sure would prefer to use a passenger train which would be far more relaxing for the individuals when they arrive at their destination to perform their business.

As previously mentioned the passenger rail service through Kitchener and Brantford is far too remote to be of use to citizens of Cambridge. The connections are non-existent and far too time consuming so that the people will not use the system. Our service diminished during the nineteen-sixties because of inconvenient schedules, and a reduction in the number of trains per day. The City of Cambridge co-operated with the Ministry of Transport and the CPR in the construction of a separation grade at a cost of more than $3,000,000.00, for the convenience of the CPR as they do not have to break and shunt trains for the Highway 8 crossing. This was a great convenience and time saver for the CPR.

Our hundreds of University student need train service—London—Cambridge—Toronto—Hamilton—Kingston—Montreal. It would be a definite advantage for these people to be able to get home more frequently to be with their families on week-ends.

People are the greatest asset to the railway system, and their ancillary establishments, such as hotels and resorts. Rail passenger service is the safest, surest, and most econimical means of travel within our country, and yet is is obviously being neglected. With proper comfort—meals, etc. what more relaxed way to travel and still be able to see the country-side as you go. We believe it is time the Government put forth every effort to promote the use of trains for travel. Our tax dollars go to form part of the subsidies paid to provide passenger service to other cities, why not ours?

d'autorail du CP; suite aux changements apportés, les horaires n'étaient plus pratiques, par conséquent, le nombre d'usagers a diminué.

Pour aller vers l'ouest de Cambridge par autobus, il faut d'abord se rendre à Kitchener et faire des correspondances additionnelles.

Bien que le pays soit en pleine restreinte économique, il faut construire plus d'autoroutes ou les élargir pour répondre aux exigences de transport. Les infrastructures sont déjà en place, et nous croyons savoir que des locomotives sont en entreposage; utilisons-les et donnons à notre population un service de transport ferroviaire voyageurs qui lui sera de nouveau utile si les horaires sont compatibles avec les besoins. Nous sommes d'avis que les sommes requises pour construire des autoroutes et les entretenir, dépasseraient les montants des subventions nécessaires au rétablissement du service ferroviaire pour assurer la mobilité des gens de cette région. En outre, un train est plus efficace et moins polluant que les automobiles requises pour déplacer le même nombre de personnes.

Cambridge a une population de 75,000 habitants et un bassin industriel de plus de 1400 acres qui appartient à la municipalité, dont 600 ont été mises en valeur. Des maisons d'habitation sont présentement en construction sur plusieurs acres de terrain, et environ 4000 lots ont été approuvés pour construction.

À l'heure actuelle, plusieurs personnes se rendent quotidiennement à Toronto par automobiles. Nous avons la certitude qu'un bon nombre de celles-ci préféreraient voyager par train et arriver à destination plus détendues pour vaguer à leurs occupations.

Comme nous l'avons déjà souligné, les points de service ferroviaire Kitchener et Brantford sont beaucoup trop éloignés pour que les habitants de Cambridge puissent les utiliser. Les correspondances ne sont pas pratiques et prennent beaucoup trop de temps pour que les gens songent à utiliser le réseau. Les usagers ont diminué au cours des années '60 parce que les horaires n'étaient pas pratiques et que le nombre de trains quotidiens avait diminué. La ville de Cambridge a coopéré avec le ministère des Transports et le CP pour la construction d'un croisement étagé au coût de plus de $3,000,000.00, pour que les trains du CP n'aient pas à freiner et à aiguiller à la traverse de l'autoroute 8; un grand avantage et une économie de temps pour le CP.

Nos centaines d'étudiants universitaires ont besoin d'un service ferroviaire à London, Cambridge, Toronto, Hamilton, Kingston, Montréal. Il leur serait définitivement avantageux de pouvoir visiter leurs familles plus souvent en fin de semaine.

La population et ses établissements auxiliaires, comme les hôtels et les centres de villégiature, sont les facteurs les plus importants en ce qui concerne un réseau ferroviaire. Ce genre de transport est le moyen le plus sécuritaire, le plus sûr, et le plus économique de se déplacer à l'intérieur du pays, pourtant on semble le négliger. Lorsque le comfort et les repas sont adéquats, peut-on imaginer une façon plus agréable de voyager par voie terrestre, tout en admirant le paysage le long de la route. Nous sommes d'avis qu'il est temps que le gouvernement commence à faire des efforts pour promouvoir l'usage des

Mass transportation is an essential public service and must be provided and made attractive even at the expense of government subsidies. The passenger rail service—London to Toronto via Cambridge would make the Culture and Arts of the larger centres more readily available to our citizens as well.

It is our understanding that Via Rail will have powers to develop rail service throughout Canada by making use of both CNR and CPR tracks. In come cases joint use of tracks would be necessary to accommodate certain municipalities. Who knows, possibly Via Rail will make our railways a viable business.

We are advised by Mr. Max Saltsman that you, Honourable Sir, have discussed this matter with him and have shown a definite interest in our concern for passenger rail service to Cambridge.

It would appear from our research that two trains daily would service Cambridge, and the surrounding community. These trains, of course, would have to be scheduled to convenience the business world in London and Toronto to be of the highest and best use.

Suggested ways to provide service to Cambridge:

1. Two trains daily.
2. Connect service to Milton Go-Train.
3. Reroute present schedule trains.
4. Any combination of the above.

The above suggestions are in no way an attempt to limit the possibilities of serving our Community with passenger rail service. You are the Professionals in this field and we look to you for guidance.

I wish to report that this Submission is endorsed by the Mayor and Council of the Corporation of the City of Cambridge under Resolution No. 484 at their regular meeting held Monday, July 17, 1978.

Your most serious consideration to this request will be appreciated by all the Citizens of Cambridge, and the surrounding Communities.

We would be very pleased to meet with you in person to discuss further the aspects of this Brief.

Respectfully submitted,

D. R. Attridge
Chairman
Special Passenger Rail Committee
Cambridge City Council
Cambridge, Ontario

Note: The Advisory Committee consisted of the following persons—Alderman D. Saltsman, Council Representative, Mr.

trains. Ce sont nos taxes qui contribuent aux subventions versées aux autres villes pour la fourniture de services de transport . . . pourquoi pas à la nôtre?

Le transport en commun est un service public essentiel qui doit être fourni et rendu plus avantageux, même au prix de subventions gouvernementales. En outre, un service ferroviaire entre London et Toronto en passant par la ville de Cambridge, faciliterait la participation de nos citoyens à la culture et aux arts qui s'épanouissent surtout dans les centres plus importants.

Selon ce que nous croyons savoir, Via Rail aurait le pouvoir de développer un service ferroviaire à travers le Canada en utilisant les voies du CN et CP. Dans certains cas, il serait nécessaire d'utiliser les deux réseaux pour desservir certaines municipalités. Sait-on jamais, Via Rail pourra peut-être rendre nos compagnies de chemin de fer rentables.

M. Max Saltsman qui a discuté de la question avec vous, nous dit que vous vous êtes montré très intéressé à notre désir d'obtenir un service de transport ferroviaire voyageurs pour Cambridge.

D'après nos recherches, deux trains pourraient desservir quotidiennement la ville de Cambridge et les communautés environnantes. Pour que ces trains soient utilisés au maximum, l'horaire devra coïncider, bien sûr, avec les heures d'affaires de London et de Toronto.

Moyens suggérés pour desservir Cambridge:

1. Deux trains quotidiens.
2. Correspondance avec le train «GO» de Milton.
3. Nouvel itinéraire des trains actuels.
4. Toute combinaison des suggestions ci-dessus.

Nous ne voudrions pas que ces suggestions soient perçues comme étant les seules possibilités pour donner à notre communauté un service ferroviaire voyageurs. Vous êtes des professionnels dans le domaine, et c'est vers vous que nous regardons pour obtenir les conseils dont nous avons besoin.

Nous nous devons de souligner que le maire et le Conseil de la corporation de la ville de Cambridge ont endossé la présente soumission en vertu de la Résolution 484, adoptée à leur réunion régulière tenue le lundi, 17 juillet 1978.

Tous les habitants de Cambridge et des communautés environnantes vous sauraient gré de bien vouloir vous pencher très sérieusement sur la présente demande.

Il nous ferait plaisir de vous rencontrer personnellement afin de discuter plus en profondeur des divers aspects du présent mémoire.

Des plus respectueusement soumis par:

D. L. Attridge,
président
Comité spécial du transport ferroriaire
voyageurs
Conseil de ville de Cambridge
Cambridge, Ontario.

Note: Le Comité consultatif se composait de personnes suivantes: M. D. Saltsman, échevin et représentant du Conseil,

Robert McLean, Mr. Fred Guerin, Mr. Wm. Dyer, Mr. Geo. Aitken, Mr. Alf McGlynn, Mr. Harry Halberstadt, Mr. Graham Booker, Mr. Lester White and D.L. Attridge, Commissioner of Personnel for the City of Cambridge, as Chairman.

Exhibit 1

RETURN OF RAIL SERVICE TO THIS DISTRICT IS RECOMMENDED IN COMMITTEE REPORT

THE EVENING REPORTER
Galt, Preston, Hespeter Wednesday, June 21, 1972

Seeds of dissent, sown by local municipal officials recently, appear now to be bearing fruit. It was indicated Tuesday that the steering committee report to the Commons transport committee, has recommended the immediate resumption of all rail passenger service to south-western Ontario, that had been discontinued late in 1970.

The recommendation was made following hearings in London, Stratford, Chatham and Walkerton held late in May to air complaints over the lack of adequate public transit for this area.

The draft report will be considered further by the committee before being forwarded to Parliament.

During the hearings, dozens of delegates appeared before the federal committee including several officials from Galt who were fighting for reinstatement of rail passenger service for the city. About 13 persons from Galt were on hand at the meeting in Stratford May 31, including representatives of the municipality, business community and social groups. Armed with scores of letters and petitions of support, they appealed for the reopening of passenger lines between Galt and Toronto.

TWO DAILY RUNS

In their presentation, city spokesmen asked that passenger service be restored at a minimum of two daily runs each way from Galt to Toronto, on a seven days per week basis.

In presenting a brief on behalf of the city, Ald. William Barlow had charged the CPR with "following a policy of neglect, reduction and abandonment most of its passenger lines better concentrate on the hauling of freight."

Passenger service had been discontinued to several centres including Barlow because of Canadian Pacific and Canadian National Railways had said that they were losing money on passenger lines.

MM. Robet McLean, Fred Guerin, Wm. Dyer, Geo. Aitken, Alf. McGlynn, Harry Halberstadt, Graham Booker, Lester White et D.L. Attridge, Commissaire du personnel pour la ville de Cambridge, en qualité de président.

Pièce 1

DANS SON RAPPORT, LE COMITÉ RECOMMANDE LE RÉTABLISSEMENT DU SERVICE FERROVIAIRE POUR LA RÉGION

EVENING REPORTER
Galt, Preston, Hespeler Mercredi, le 21 juin 1972

La dissidence exprimée récemment par les officiers municipaux locaux semble commencer à porter fruits. Mardi, il était annoncé que le Comité des transports des Communes avait recommandé dans son rapport que tous les services de transport ferroviaire voyageurs discontinués vers la fin de 1970, soient immédiatement rétablis dans la région du sud-ouest de l'Ontario.

La recommandation était faite à la suite d'auditions tenues vers la fin de mai à London, Stratford, Chatham et Walkerton, pour entendre les plaintes relatives à la carence de services de transport public dans cette région.

Le Comité étudiera le rapport préliminaire plus en profondeur avant de la faire parvenir au Parlement.

Au cours des auditions, des douzaines de délégués se sont présentés devant le comité fédéral, y compris plusieurs officiers de Galt qui préconisaient le rétablissement du transport ferroviaire voyageurs pour la ville. Quelque treize personnes de Galt étaient présentes à la rencontre du 31 mai à Stratford, y compris des représentants de la municipalité, du secteur des affaires et des groupes sociaux. Armés de nombreuses lettres et pétitions à l'appui de leur demande, ils réclamaient le rétablissement de lignes voyageurs entre Galt et Toronto.

DEUX DÉPARTS QUOTIDIENS

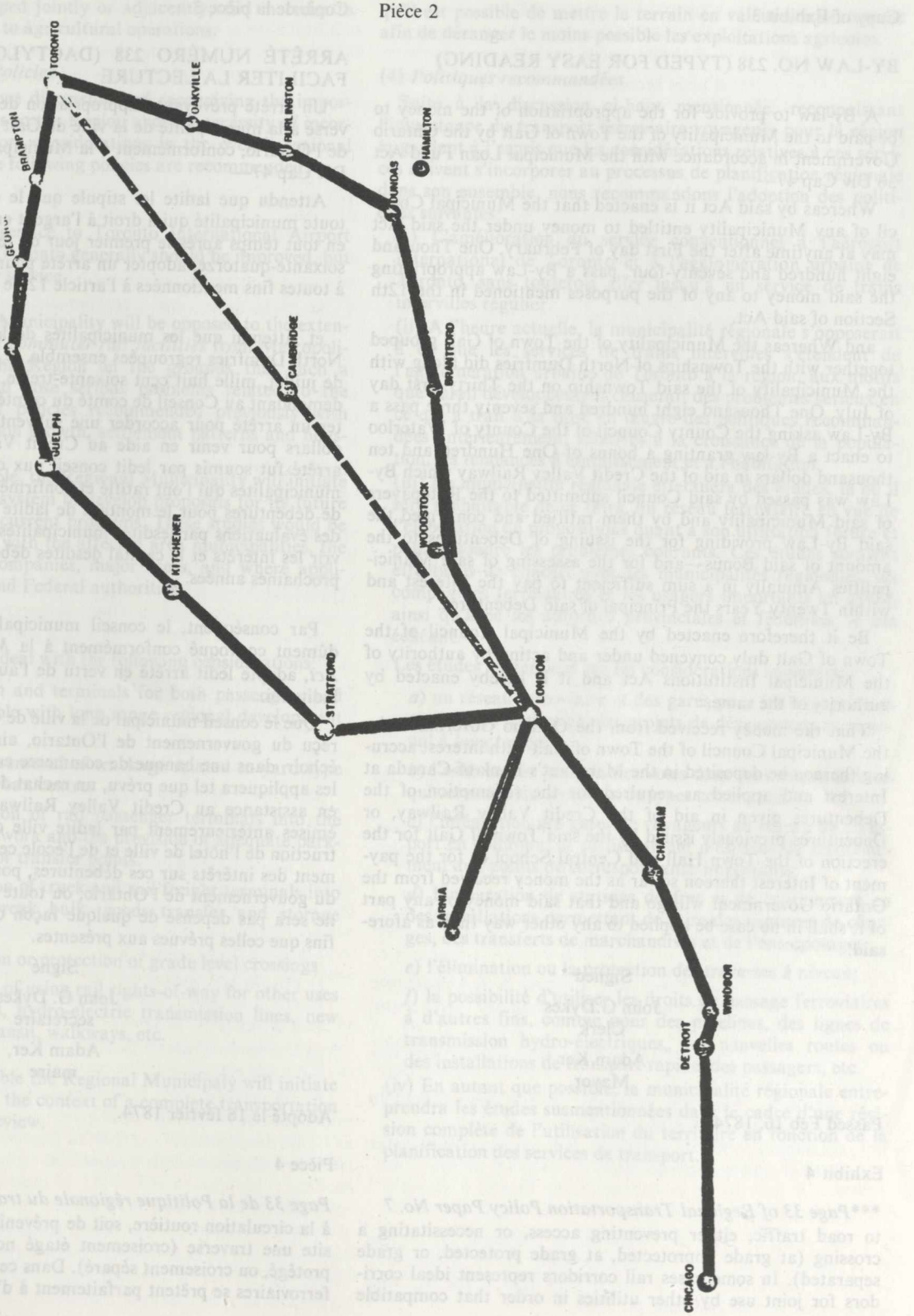
Dans ses représentations, le porte-parole de la ville demandait que le service voyageurs soit rétabli avec un minimum de deux départs et deux arrivées quotidiennement de Galt à Toronto, sept jours par semaine.

En présentant son mémoire au nom de la ville, l'échevin William Barlow accusait le CP de «suivre une politique qui consiste à négliger, à réduire et à abandonner les lignes voyageurs, en vue de concentrer les efforts sur la manutention du fret.

Le Canadien pacifique et le Canadien national avaient discontinué le service dans plusieurs centres sous prétexte qu'ils perdaient de l'argent sur les lignes voyageurs.

Exhibit 2

Pièce 2



Copy of Exhibit 3

BY-LAW NO. 238 (TYPED FOR EASY READING)

A By-law to provide for the appropriation of the money to be paid to the Municipality of the Town of Galt by the Ontario Government in accordance with the Municipal Loan Fund Act 36 Div Cap 47—

Whereas by said Act it is enacted that the Municipal Council of any Municipality entitled to money under the said Act may at anytime after the First day of February, One Thousand eight hundred and seventy-four, pass a By-Law appropriating the said money to any of the purposes mentioned in the 12th Section of said Act.

and Whereas the Municipality of the Town of Galt grouped together with the Townships of North Dumfries did along with the Municipality of the said Township on the Thirty-first day of July, One Thousand eight hundred and seventy three pass a By-Law asking the County Council of the County of Waterloo to enact a By-law granting a bonus of One Hundred and ten thousand dollars in aid of the Credit Valley Railway which By-Law was passed by said Council submitted to the Ratepayers of said Municipality and by them ratified and confirmed the said By-Law providing for the issuing of Debentures to the amount of said Bonus—and for the assessing of said Municipalities Annually in a sum sufficient to pay the Interest and within Twenty Years the Principal of said Debentures.

Be it therefore enacted by the Municipal Council of the Town of Galt duly convened under and acting by authority of the Municipal Institutions Act and it is hereby enacted by authority of the same.

That the money received from the Ontario Government by the Municipal Council of the Town of Galt with interest accruing thereon be deposited in the Merchant's Bank of Canada at Interest and applied as required for the redemption of the Debentures given in aid of the Credit Valley Railway, or Debentures previously issued by the said Town of Galt for the erection of the Town Hall and Central School or for the payment of Interest thereon so far as the money received from the Ontario Government will go and that said money or any part of it shall in no case be applied to any other way than as aforesaid.

Signed

John G.Dykes
Clerk

Adam Ker
Mayor

Passed Feb 16, 1874

Copie de la pièce 3

ARRÊTÉ NUMÉRO 238 (DACTYLOGRAPHIÉ POUR FACILITER LA LECTURE

Un arrêté prévoyant l'appropriation de l'argent devant être versé à la municipalité de la ville de Galt par le gouvernement de l'Ontario, conformément à la Municipal Loan Fund Act 36 Div Cap 47—

Attendu que ladite loi stipule que le conseil municipal de toute municipalité qui a droit à l'argent en vertu de la loi, peut en tout temps après le premier jour de février, mille huit cent soixante-quatorze, adopter un arrêté pour affecter ledit argent à toutes fins mentionnées à l'article 12 de la loi;

et, attendu que les municipalités de la ville de Galt et de North Dumfries regroupées ensemble, le trente et unième jour de juillet, mille huit cent soixante-treize, ont adopté un arrêté demandant au Conseil de comté du comté de Waterloo d'adopter un arrêté pour accorder une subvention de cent dix mille dollars pour venir en aide au Credit Valley Railway, lequel arrêté fut soumis par ledit conseil aux contribuables desdites municipalités qui l'ont ratifié et confirmé, prévoyant l'émission de débentures pour le montant de ladite subvention, ainsi que des évaluations par lesdites municipalités suffisantes pour couvrir les intérêts et le capital desdites débentures dans les vingt prochaines années.

Par conséquent, le conseil municipal de la ville de Galt dûment convoqué conformément à la *Municipal Institutions Act*, adopte ledit arrêté en vertu de l'autorité que lui confère ladite loi.

Que le conseil municipal de la ville de Galt déposera l'argent reçu du gouvernement de l'Ontario, ainsi que les intérêts à échoir, dans une banque de commerce canadienne à intérêt, et les appliquera tel que prévu, un rachat des débentures données en assistance au Credit Valley Railway, ou des débentures émises antérieurement par ladite ville de Galt pour la construction de l'hôtel de ville et de l'école centrale ou pour le paiement des intérêts sur ces débentures, pourvu que l'argent reçu du gouvernement de l'Ontario, ou toute portion de cet argent, ne sera pas dépensé de quelque façon que ce soit, à d'autres fins que celles prévues aux présentes.

Signé

John G. Dykes,
secrétaire

Adam Ker,
maire

Adopté le 16 février 1874.

Exhibit 4

****Page 33 of Regional Transportation Policy Paper No. 7*

to road traffic, either preventing access, or necessitating a crossing (at grade unprotected, at grade protected, or grade separated). In some cases rail corridors represent ideal corridors for joint use by other utilities in order that compatible

Pièce 4

Page 33 de la Politique régionale du transport, document nº 7

à la circulation routière, soit de prévenir l'accès, ou qui nécessite une traverse (croisement étagé non protégé, croisement protégé, ou croisement séparé). Dans certains cas, les corridors ferroviaires se prêtent parfaitement à d'autres usages, de sorte

land uses be developed jointly or adjacently, and in order to minimize disruption to agricultural operations.

(4) *Recommended Policies*

Following the above discussion and recognizing the importance of rail facilities to the Region and the necessity of incorporating rail transport considerations in the overall regional planning process, the following policies are recommended:

(i) Conventional service to Toronto International Airport and Metropolitan Toronto generally should be improved, but short of commuter service.

(ii) The Regional Municipality will be opposed to the extension at this time of *commuter rail facilities* from Metropolitan Toronto to the Region on the grounds that such a development would pose serious problems related to the implementation of policies recommended previously with respect to population growth, settlement patterns and housing.

(iii) Where desirable, the Regional Municipality will initiate studies of the rail system to develop proposals for its future use and to resolve current problems. These studies would be carried out jointly with the affected area municipalities, the affected railway companies, major users, and where applicable, Provincial and Federal authorities.

The studies would deal with the following considerations:

(a) a rail system and terminals for both passengers and freight, compatible with long range regional development plans

(b) the possible removal of trackage related to yard type activities from urban centres

(c) the integration of rail passenger terminals into the public transit network and the provision of adequate parking to effect major transfer points.

(d) the integration of truck and rail freight terminals into comprehensive break bulk, goods transfer and storage facilities.

(e) the elimination or protection of grade level crossings

(f) the feasibility of using rail rights-of-way for other uses such as pipelines, hydro-electric transmission lines, new roads, or rapid transit, walkways, etc.

(iv) Wherever possible the Regional Municipaly will initiate the above studies in the context of a complete transportation planning/land use review.

qu'il est possible de mettre le terrain en valeur conjointement afin de déranger le moins possible les exploitations agricoles.

(4) *Politiques recommandées*

Suite à la discussion ci-haut mentionnée, reconnaissant l'importance du transport ferroviaire voyageurs pour la région et gardant à l'esprit que les considérations relatives à ces services doivent s'incorporer au processus de planification régionale dans son ensemble, nous recommandons l'adoption des politiques suivantes:

(i) L'amélioration du service conventionnel à l'aéroport international de Toronto et à l'agglomération urbaine de Toronto, sans toutefois aller jusqu'à un service de trains intervilles régulier.

(ii) A l'heure actuelle, la municipalité régionale s'opposerait à ce que les services de trains intervilles s'étendent de l'agglomération urbaine de Toronto à la région, aux motifs que pareil développement causerait des problèmes sérieux en ce qui a trait à la mise en œuvre des politiques recommandées antérieurement, relatives à la croissance de la population, les tendances d'établissement et à l'habitation.

(iii) La municipalité régionale effectuera des études, là où il sera souhaitable de ce faire, du réseau ferroviaire en vue de l'élaboration de propositions quant à son utilisation future et pour résoudre les problèmes courants. Ces études seraient effectuées de concert avec les municipalités régionales, les compagnies ferroviaires et les usagers importants en cause, ainsi qu'avec les autorités provinciales et fédérales, le cas échéant.

Les études porteraient sur les considérations suivantes:

a) un réseau ferroviaire et des gares pour les voyageurs et stations de fret, selon des projets de développement régional à long terme;

b) l'enlèvement possible des voies dans les centres urbains qui servent à des activités de types commercials;

c) l'intégration des gares de voyageurs au réseau de transport en commun, et suffisamment d'espaces de stationnement aux points de correspondance importants;

d) l'intégration de stations de fret et de camionnage en des installations permettant de faire des ruptures de charges, des transferts de marchandises et de l'entreposage;

e) l'élimination ou la protection des traverses à niveau;

f) la possibilité d'utiliser les droits de passage ferroviaires à d'autres fins, comme pour des pipelines, des lignes de transmission hydro-électriques, des nouvelles routes ou des installations de transport rapide, des passagers, etc.

(iv) En autant que possible, la municipalité régionale entreprendra les études susmentionnées dans le cadre d'une révision complète de l'utilisation du territoire en fonction de la planification des services de transport.

RAIL PASSENGER SERVICE FOR CAMBRIDGE

A brief prepared by

LEE PALVETZIAN

INDEX

HISTORY

A basic historical review of rail passenger service to this community reveals the following:—

(a) August 21, 1854—Great Western Railroad opened a line from Harrisburg to Galt.

(b) In 1871, a $35,000 bonus in land and cash was given to Grand Trunk Railroad to bring a branch line to Galt.

(c) In 1874, the Town of Galt awarded a grant in the amount of $110,000.00 to the Credit Valley Railroad to extend its passenger service to our area by establishing a line in the north end of the community.

(d) Since then, Galt and district municipalities enjoyed passenger rail service to many communities including London and Toronto until the said service was terminated.

(e) In 1916, Lake Erie and Northern Railway initiated passenger service to Port Dover which continued until 1955.

(f) During the 1950s, there were as many as five passenger trains operating each way on a daily basis to Toronto and Windsor.

(g) During the 1960s, CPR substantially reduced the frequency of this service.

(h) October, 1969—rail passenger service was reduced to one daily train in each direction.

(i) On July 10, 1971 at 10:00 a.m., rail passenger service for the City of Galt was terminated.

HEARINGS AND REPORTS

1. On April 6, 1971, a Parliamentary Standing Committee on Transportation and Communications urged a complete review of the rail service for this area in light of the fact that no alternate service had been provided.

TRANSPORT FERROVIAIRE VOYAGEURS POUR CAMBRIDGE

Un mémoire préparé par

LEE PALVETZIAN

INDEX

HISTORIQUE

Une brève révision de l'historique du transport ferroviaire voyageurs de cette communauté révèle les points suivants:

a) Le 21 août 1854, le Great Western Railroad mettait en opération une ligne de Harrisburg à Galt.

b) En 1871, le Grand Trunk Railroad recevait une subvention en terrain et argent d'une valeur de $35,000 pour amener une ligne secondaire à Galt.

c) En 1874, la ville de Galt accordait une subvention de $110,000 au Credit Valley Railroad pour étendre son service voyageurs à notre région, en établissant une ligne dans le nord de la communauté.

d) A partir de cette date, Galt et les municipalités du district ont joui d'un service de transport ferroviaire voyageurs qui les reliait à plusieurs municipalités, y compris London et Toronto, jusqu'à ce que le service soit discontinué.

e) En 1916, les compagnies Lake Erie et Northern Railway mettaient en opération le service voyageurs à Port Dover, qui fut discontinué en 1955.

f) Durant la décennie de 1950, jusqu'à cinq trains voyageurs faisaient le trajet aller et retour quotidiennement à Toronto et à Windsor.

g) Durant la décennie de 1960, le CP réduisait considérablement son service.

h) En octobre 1969, le service était réduit à un train quotidien dans chaque direction.

i) Le 10 juillet 1971, à 10h00, le service de transport ferroviaire voyageurs était discontinué.

AUDITIONS ET RAPPORTS

1. Le 6 avril 1971, un comité parlementaire permanent sur les transports et communications demandait une révision complète du service ferroviaire dans cette région, étant donné qu'aucun service alternatif n'avait été mis en place.

2. In May, 1972, the Standing Committee on Transportation and Communications conducted hearings in Stratford and recommended the immediate resumption of all rail passenger service in South Western Ontario discontinued in 1970.

On June 21, 1972, Parliament approved a report of the Standing Committee on Transportation and Communications to reinstate the rail passenger service including the CP rail diesel car service from Toronto to Galt and London.

4. The Regional Municipality of Waterloo Planning and Development Policy strongly recommended that rail passenger service be reintroduced to Cambridge to deal with the projected growth of the Region which is expected to increase to 500,000 by 1990. The Region will be initiating studies to consider the integration of rail passenger terminals into the public transit network.

5. The Toronto Centred Region Report in considering future development aligned urban places along a series of straight paths to obtain maximum advantage of power line routes, and transportation services. Cambridge was in the centre of a major proposed transportation linkage basically following the CPR line and Highway 401 between Cambridge and Toronto.

6. Under the Urban Transportation Assistance Program, the federal government stated that it recognizes the importance of an urban transportation policy that would contribute to energy conservation and the improvement of the urban environment through a shift from widespread use of the private automobiles to public transportation systems.
Reports and discussion papers submitted by Transport Canada support the view that the most suitable roles for passenger trains in Canada are in the provision of high speed services in areas of high population density over short to medium distances where there are large volumes of travellers. The proposed route between Toronto and London is tailored specifically to provide a well patronized efficient service.

REASONS FOR TERMINATION OF SERVICE

It was the decision of the Railway Transport Committee to terminate rail passenger service to Cambridge because the actual losses incurred by CPR did not justify the continuance of the service. It was as a result of a lack of action and consideration by the CPR and government officials that led to the demise of rail passenger service in Galt.

On October 31, 1969 under provisions of Section 3141 of The Railway Act, the CPR applied to The Canadian Transport Commission to discontinue rail passenger service from Toronto to Windsor.

The westbound train, designated as 337 departed from Toronto at 1730 daily and arrived in Windsor at 2140. The eastbound train, number 338, departed from Windsor at 0700 daily, arriving in Toronto at 1110. The communities serviced included West Toronto, Milton, Ayr, Galt, Woodstock, London, Chatham, Tilbury and Windsor. An Order was issued by the Railway Transport Committee on May 31, 1971 directing discontinuance of the passenger train services effective the 3rd day of July, 1971.

2. En mai 1972, ledit comité tenait des auditions à Stratford et recommandait le rétablissement immédiat du service ferroviaire voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario qui avait été discontinué en 1970.

3. Le 21 juin 1972, le Parlement approuvait le rapport du comité qui recommandait le rétablissement du service, y compris le service d'autorail du CP de Toronto à Galt et London.

4. Dans sa politique de planification et de développement régionale, la municipalité de Waterloo recommandait fortement le rétablissement du service ferroviaire voyageurs à Cambridge pour répondre à la croissance anticipée de la région, d'après laquelle la population atteindrait les 500,000 habitants en 1990. La région devait effectuer des études pour examiner la possibilité d'intégrer des gares de chemin de fer au réseau de transport public.

5. Dans le rapport torontois sur la région centrale, on considérait le développement futur en fonction de centres urbains le long d'une série de corridors directs afin de tirer les meilleurs avantages des lignes d'énergie, et des services de transport. Cambridge se trouvait au centre d'une ligne de transport principale projetée, suivant la ligne du CP et l'autoroute 401 entre Cambridge et Toronto.

6. Dans le cadre du programme d'aide pour le transport urbain, le gouvernement fédéral indiquait qu'il reconnaissait l'importance d'une politique de transport urbain qui favoriserait la conservation de l'énergie et l'amélioration de l'environnement, en décourageant l'utilisation trop répandue des automobiles privées au profit des systèmes de transport publics.
Dans ses rapports et ses documents de travail, Transport Canada appuyait l'opinion à l'effet que les trains voyageurs canadiens devraient avant tout chercher à fournir des services qui permettent de parcourir des courtes et moyennes distances très rapidement, dans les régions où la population est dense et les voyageurs sont nombreux. Un tel service efficace serait tout indiqué pour la région entre Toronto et London.

MOTIFS DE DISCONTINUATION DU SERVICE

Le comité du transport ferroviaire a décidé de discontinuer le service de transport voyageurs parce que le CP encourait des pertes trop élevées sur ces lignes. La discontinuation du service voyageurs à Galt était le résultat d'un manque d'action et de considération de la part du CP et des agents gouvernementaux.

Le 31 octobre 1969, en vertu des dispositions de l'article 3141 de la Loi sur les chemins de fer, le CP demandait à la Commission canadienne des transports de discontinuer le service voyageurs entre Toronto et Windsor.

Le train en direction ouest, désigné comme étant le 337, partait de Toronto à 17h30 quotidiennement, et arrivait à Windsor à 21h40. Le train en direction est, numéro 338, partait de Windsor à 07h00 quotidiennement, et arrivait à Toronto à 11h10. Ils desservaient West Toronto, Milton, Ayr, Galt, Woodstock, London, Chatham, Tilbury et Windsor. Le 31 mai 1971, le comité du transport ferroviaire émettait l'ordre de discontinuer le service voyageurs à compter du 3 juillet 1971.

An objective assessment is necessary to appreciate the reason CPR incurred losses on this service leading to the termination of same.

1. CPR's appeal to passenger was adversely affected when CN launched a massive ad campaign for "TEMPO" train service designed to increase their rail passenger service from Toronto to Windsor.

2. Tempo train were modern stainless steel units of radical design providing coach, snacking and lounge facilities and excellent club car facilities. The schedules offered to passengers were considerably more attractive than those provided by CPR. Stations and waiting rooms were substantially improved.

3. CPR did not even attempt to compete with CN. Instead it took the opposite approach in not offering any improvements and in fact, CPR reduced the frequency of services and eliminated the amenities that normally attended such travel. The reducing number of people supporting the CPR services was not attributed so much to the proximity of communities to the 401, but due to the reduction of services and poor scheduling by CPR because it was losing out in the competition with the CNR. It was evident that the CPR followed a policy of neglect, reduction and abandonment of service of their passenger lines.

4. Not only were schedules changed to inconvenient times, but on a number of occasions, such things as the sale outlets for tickets, times for ticket sales and fares were changed.

5. The Chief of Passenger Services of the CPR, Mr. James, testified at hearings before the Railway Transport Committee that no money whatsoever was spent on advertising the train service between Toronto—Galt—London—Windsor. it was in fact confirmed that absolutely no notice was given to the public regarding the changes in scheduling, the reduction of fares, and the altering of services. When asked how much was spent on promotion and public relations to let the public know of these changes and schedules, Mr. James replied "not a penny". He also agreed that the Toronto Dayliner operation of CP Rail was a "minimal operation".

6. Bus connections with rail transport in Kitchener and Brantford the only municipalities close by, were completely independent of rail schedules and *remain the same to date.* In fact, as of this date, the bus service to Brantford has been discontinued.

7. Previous reports submitted at various hearings incorporated grossly outdated statistics.

8. The City of Galt had a population of less that 38,000 when the service was discontinued.

9. The Statement of Losses submitted to the Committee by the CPR was grossly exaggerated. The figures used were substantially reduced by the Committee to indicate a more realistic assessment of losses. It is also interesting to note that these losses included the costs for providing services to Windsor, Milton and many of the other communities that are not to be included in the proposal being presently sub-

Pour bien comprendre la raison pour laquelle le CP encourait les pertes qui ont mené à la discontinuation du service, une évaluation objective de la situation s'impose.

1. La campagne publicitaire massive du CN en faveur des trains «TEMPO» visant à augmenter le nombre d'usagers du transport ferroviaire entre Toronto et Windsor, a nui à l'appel aux voyageurs lancé par le CP.

2. Les trains «Tempo» étaient des trains modernes, avec des voitures en acier inoxydable conçues pour le comfort où l'on pouvait manger, se détendre et se divertir. Les horaires que l'on offrait aux voyageurs étaient considérablement plus intéressants que ceux qu'offrait le CP. Les gares et salles d'attente furent substantiellement améliorées.

3. Le CP n'a même pas essayé de faire concurrence au CN. Il a plutôt suivi l'approche opposée en offrant aucune amélioration et a, en fait, diminué la fréquence des trains et éliminé les agréments que comportait normalement ce genre de voyage. La diminution du nombre d'usagers des services du CP n'était pas tant attribuable à la proximité de la route 401 des communautés, qu'à la diminution des services et aux mauvaix horaires, parce que le CP perdait la compétition du profit du CN. Il était évident que la politique du CN en était une de négligence, de diminution et d'abandon des services sur ses lignes voyageurs.

4. Le CN a non seulement changé défavorablement ses horaires, il a aussi en diverses occasions changé les points de vente de billets, les heures de vente de ceux-ci et les tarifs.

5. M. James, chef des services voyageurs du CP, déclarait aux auditions devant le Comité du transport ferroviaire que la compagnie n'avait absolument rien dépensé pour annoncer son service entre Toronto, Galt, London et Windsor. Il a en fait confirmé que la compagnie n'avait donné aucun avis au public concernant les changements d'horaires, la réduction des tarifs, et la diminution des services. Interrogé sur le montant dépensé sur la publicité et les relations publiques pour porter à la connaissance du public les changements susmentionnées et les horaires, M. James répondait: «pas un sou». Il était également d'accord que le service d'autorail du CP n'était qu'une «opération minimale».

6. Il n'y avait aucune concordance entre les horaires des trains à Kitchener et Brantford, les seules municipalités rapprochées, et ceux des autobus qui fonctionnaient séparément, sans aucun égard aux trains, et *il en est de même encore aujourd'hui.* En fait, le service d'autobus vers Brantford est maintenant discontinué.

7. Des rapports antiérieurs soumis au cours de certaines auditions, comportaient des statistiques depuis longtemps périmées.

8. Lorsque le service fut discontinué, la ville de Galt avait une population de moins de 38,000 habitants.

9. Le bilan des pertes que le CP a soumis au Comité était grossièrement exagéré. Ce dernier a considérablement réduit les chiffres utilisés pour en arriver à une évaluation plus réaliste des pertes. Il est également intéressant de noter que ces pertes comprenaient les coûts des services à Windsor, Milton et plusieurs autres communautés qui ne doivent pas être incluses dans la proposition présentement soumise. Les coûts

mitted. Also costs for the maintenance of the stations, the numerous employees and freight expenses along the entire route were included and these are not to be a subject of this proposal.

Later in this report it will be shown that the citizens of Galt supported the less than desirable service that was provided even though the scheduling of passenger trains was totally unacceptable and unattractive to most citizens. The lack of support for this service was very evident from communities such as Milton, Woodstock, Chatham and Windsor. If the citizens of the aforementioned communities had utilized this service to the same extent as the citizens of Galt, the losses incurred by CPR would have been substantially reduced.

CTC AND VIA RAIL PRIORITIES

The priorities for rail passenger service has been enunciated by various officials over the years. It will be indicated that these priorities are complemented by and support the position that rail passenger service should be returned to Cambridge.

The major elements of a transportation policy were announced by the federal government in 1975 whereby it was confirmed that the government was committed to the "positive" and selective roles of developing a transportation system to effectively meet both the national and regional needs, to offer an attractive travel package complete with fast, modern, efficient service and good scheduling.

To implement this policy, the government in 1977 created Via Rail Canada Incorporated with the aim to produce a more efficient rail passenger service, readily contributing to capital expenditures and giving assistance with operating losses in hopes of achieving their goal.

Top priority has been given to the rail services offered in the Quebec-Windsor corridor. The Minister of Transport has emphatically stated that the government is committed to greatly improve the speed and scheduling of rail passenger service in this heavily populated corridor. The Toronto-Windsor section is the most densely populated area along the entire length of the Quebec-Windsor corridor. In 1976, the federal government intensified rail passenger service on both CN routes from Toronto to London. Thirty trains supply this route daily which represents more trains between Toronto—London than between any other centres in Canada. Is it not peculiar that the fastest and most direct route is being avoided? Cambridge is situate midway between two of Ontario's largest cities. To utilize the CPR line between Toronto and London with one stop in Cambridge would substantially reduce the travel time in the country's busiest rail corridor.

Studies have indicated that rail service in the Quebec-Windsor corridor is financially the best performing service in the entire country. To grant Cambridge rail passenger service would certainly not be a financial gamble especially when one considers that the travel time between two major cities would be substantially reduced and that great expenditures are not necessary to prepare this line for rail passenger service.

The government, in purchasing new equipment, made the commitment to compliment the improved service between

d'entretien des gares, les dépenses relatives aux nombreux employés et au fret tout au long du parcours étaient aussi inclus, et ne doivent pas non plus faire l'objet de cette proposition.

Plus loin dans ce rapport, nous démontrerons que les habitants de Galt se sont accommodés de ce très mauvais service, en dépit du fait que l'horaire des trains voyageurs était totalement inacceptable à la majorité des gens. Les habitants de Milton, Woodstock, Chatham et Windsor en particulier, se sont évidemment détachés de ce service. Si ceux-ci l'avaient utilisé dans la même mesure que les habitants de Galt, les pertes du CN auraient été considérablement moindres.

LES PRIORITÉS DU CTC ET DE VIA RAIL

Au cours des années, divers responsables ont énoncé les priorités du transport ferroviaire voyageurs. Nous démontrerons que le rétablissement du service voyageurs à Cambridge entrerait dans ces priorités, et les complèterait.

En 1975, le gouvernement fédéral énonçait les éléments principaux d'une politique de transport, et confirmait en même temps son intention d'œuvrer de façon «positive» et sélective à l'élaboration d'un réseau de transport qui répondrait effectivement aux besoins nationaux et régionaux, et qui offrirait des moyens de transport à la fois rapides, modernes, efficaces et pratiques.

C'était en vue de la mise en œuvre de cette politique, que le gouvernement créait, en 1977, Via Rail Canada Incorporée, dont l'objectif était de fournir un service ferroviaire voyageurs plus efficace. Il lui versait les fonds nécessaires, et absorbait ses pertes d'exploitation dans l'espoir d'atteindre l'objectif visé.

Les services ferroviaires le long du corridor Québec-Windsor étaient prioritaires. Le ministre des Transports a fortement appuyé sur le fait que le gouvernement s'engageait à améliorer considérablement le service, quant à la rapidité du transport et aux horaires, le long de ce corridor très populeux. C'est la section entre Toronto et Windsor qui compte le plus de population sur toute l'étendue du corridor Québec-Windsor. En 1976, le gouvernement fédéral intensifiait le service ferroviaire voyageurs sur les deux lignes du CN de Toronto à London. Trente trains font le trajet quotidiennement entre ces deux points, ce qui surpasse le nombre de trains qui relient n'importe quels centres au Canada. N'est-il pas un peu curieux que l'on évite la route la plus directe et la plus rapide? Cambridge se trouve entre les deux plus grandes villes de l'Ontario. En utilisant la ligne du CP entre Toronto et London, avec un arrêt à Cambridge, en ferait une économie de temps considérable le long du corridor ferroviaire le plus achalandé du pays.

D'après les études effectuées, le service ferroviaire entre Québec et Windsor serait le plus rentable au pays. Le fait d'accorder un service voyageurs à Cambridge ne constituerait certainement aucun risque financier, particulièrement si l'on tient compte que le temps requis pour atteindre les deux villes les plus importantes serait moindre, et qu'il ne serait pas nécessaire de faire de grandes dépenses pour préparer la voie pour un tel service.

Par l'achat de nouvel équipement, le gouvernement s'est engagé à étendre jusqu'à Windsor le service rapide et efficace

Quebec and Toronto by extending the fast efficient service to Windsor. This would best be achieved by using the most direct route which passes through Cambridge.

Via Rail was established as an independent crown corporation with the authority to make changes and improvements to test the viability of rail passenger service. Via Rail, in establishing its standards, is designed to increase rail service, generate new customers and decrease costs to the government. The proposals specified in this paper are framed to successfully achieve these goals.

We are encouraged to learn that since the inception of Via Rail in 1977, rail passenger service increased by approximately 5 per cent in the first year and has experienced an average growth in passenger traffic of 10 per cent in the first six months of 1978. In fact, the routes between London and Toronto showed a remarkable 25 per cent increase in passenger traffic confirming our submissions that there is a great demand and increased public interest in rail passenger service between Toronto and London. This demand and expanding interest can only increase if the service is extended to utilize the quickest and most direct route between these two cities.

THE NEED TO REINSTATE RAIL PASSENGER SERVICE TO CAMBRIDGE

The following submissions will exemplify the urgent need to reinstate rail passenger service to Cambridge and indicate how this service can substantially contribute to a faster more efficient service between Toronto and London which will have a positive effect on rail passenger service in the entire Quebec-Windsor corridor.

1. Officials constantly attribute problems of traffic congestion, noise and pollution to an overabundance of automobiles with which current highways cannot cope. These officials whenever possible urge citizens to leave their cars at home and use some form of public transportation. It is obvious that a continued denial of rail passenger service for Cambridge will only intensify these problems.

2. The portion of Highway 401 from Toronto to Cambridge carries a very heavy volume of passenger car travel and within the next few years will not be able to cope with the increased traffic and congestion. Already the Ontario Government is considering widening Highway 401 from Highway 10 to Cambridge and Kitchener at an exhorbitant cost. Trains thrive on large numbers of people so that one railway track can handle as many passengers as ten super highway lanes. In utilizing the Cambridge line, the urgency of widening the 401 would be greatly diminished.

3. Since the passenger service was terminated in 1971, there have been significant changes in transportation that indicate it is time for the return of rail passenger service. The number of people commuting daily to Toronto from the Cambridge—Kitchener area is increasing at a staggering rate. If train scheduling is convenient for these people, they would abandon their vehicles and regularly patronize the rail service in Cambridge. The high cost of gasoline, the cost of an automobile, the cost of operating a car daily to

qui existe entre Québec et Toronto. La meilleure façon d'y arriver serait d'utiliser la route la plus directe qui est celle qui passe à Cambridge.

Via Rail est une corporation de la Couronne indépendante, qui a le pouvoir de faire des changements et des améliorations pour assurer la viabilité du transport ferroviaire voyageurs. En établissant ses normes, elle vise à améliorer le service, à agrandir sa clientèle et à diminuer les coûts gouvernementaux. Les propositions avancées dans le présent document sont structurées en vue de l'atteinte de ces buts.

Nous sommes heureux d'apprendre que depuis la création de Via Rail en 1977, le nombre d'usagers du transport ferroviaire a augmenté d'environ 5 p. 100 dans la première année d'exploitation, et un taux de croissance moyen de 10 p. 100 a été enregistré pour les six premiers mois de 1978. En fait, la clientèle sur les lignes entre London et Toronto a augmenté de 25 p. 100, ce qui confirme nos vues à l'effet que le public s'intéresse de plus en plus au transport ferroviaire, et réclame des services entre Toronto et London. L'intérêt et la demande continueront de s'accroître seulement si le service est étendu et qu'on utilise la route la plus rapide et la plus directe entre ces deux villes.

LE BESOIN DE RÉTABLIR LE TRANSPORT FERROVIAIRE VOYAGEURS À CAMBRIDGE

Dans les soumissions suivantes, nous démontrons le besoin urgent de rétablir le transport ferroviaire voyageurs à Cambridge, et aussi comment il pourrait contribuer à rendre le service entre Toronto et London plus rapide et plus efficace, et, de ce fait, améliorer le service voyageurs dans tout le corridor Québec-Windsor.

1. Les responsables nous répètent continuellement que les problèmes d'embouteillage, de bruit et de pollution sont attribuables au trop grand nombre d'automobiles pour les routes existantes. Ils exhortent les citoyens à se servir autant que possible des transports publics de préférence à leurs automobiles. Il est évident que de priver Cambridge d'un service ferroviaire voyageurs ne peut qu'aggraver ces problèmes.

2. Le nombre d'automobilistes qui empruntent l'autoroute 401 entre Toronto et Cambridge est déjà très élevé et, d'ici quelques années, compte tenu de l'augmentation de la circulation routière et des embouteillages, il ne suffira plus. Le gouvernement de l'Ontario envisage déjà l'élargissement de cette autoroute à partir de la route 10 qui mène à Cambridge et Kitchener, à des coûts exorbitants. Les trains cherchent à attirer le plus grand nombre d'usagers possible; une voie ferroviaire peut transporter autant de monde que dix supervoies d'autoroute. En utilisant la ligne de Cambridge, on pourrait retarder de beaucoup l'élargissement de la 401.

3. Depuis la discontinuation du service voyageurs en 1971, les changements significatifs qui sont survenus dans le domaine du transport indiquent qu'il est temps de rétablir ce service. Le nombre d'habitants de la région de Cambridge et Kitchener qui se rendent quotidiennement à Toronto augmente à un taux incroyable. Si l'horaire des trains était pratique, ces gens laisseraient leurs automobiles à la maison et utiliseraient régulièrement le service ferroviaire de Cambridge. Le prix élevé de l'essence, le coût d'une automobile,

Toronto, traffic congestion and pollution are the incentives to utilize rail service.

4. Cambridge is the largest city in Canada that does not have rail passenger service. When rail service was discontinued, the former City of Galt only had a population of 38,000. The present City of Cambridge, due to an unprecedented growth rate and by way of amalgamation, now has a population of 75,000. It is projected that the population of the City of Cambridge will exceed 100,000 by the year 1990 and the population of the Regional Municipality of Waterloo will be 500,000 at that time.

5. Cambridge is a community unlike many others that had rail passenger service discontinued such as Port Elgin, Arthur, Fergus, Wingham, Goderich, Hanover:—

—Cambridge is considerably larger than these communities;

—Cambridge is not located on the extremities of existing lines;

—Cambridge is located in a large densely populated area and is a community with unlimited potential;

—Cambridge is exactly midway between two of Ontario's largest cities—Toronto and London.

6. The rail line that would service Cambridge is in excellent condition, therefore alleviating the necessity of incurring great expenditures to make this line functional.

7. Cambridge is situate in the section of the Quebec-Windsor corridor that has the most passenger train traffic.

8. Communities much smaller than Cambridge have very adequate rail passenger service:—

(a) Woodstock	11 trains daily
(b) Stratford	6 trains daily
(c) Dundas	6 trains daily

9. The City of Kitchener with a population of 135,000 borders the City of Cambridge. Many of Kitchener's citizens are situated closer to the rail facilities in Cambridge and therefore would use the service from Cambridge if made available to them. All patrons using this service would arrive in Toronto in less than one hour instead of the present 1 ¾ hours.

10. The service between Toronto and London has substantially increased due to improved scheduling. It is submitted that passenger traffic would continue to increase at an impressive rate if the route that passes through Cambridge were utilized. The total travel time from London to Toronto would be less than two hours which is a definite improvement over the present travel time of three hours.

11. The federal government has allocated an amount of approximately 311 million dollars for track improvement in the Quebec-Windsor corridor enabling the existing lines to accommodate the newly purchased L.R.C. units. The CPR track through Cambridge would require a minimal expenditure to accommodate these units.

les frais d'entretien de celle-ci pour voyager quotidiennement à Toronto, les embouteillages et la pollution, sont des incitations à utiliser les trains.

4. Cambridge est la plus grande ville au Canada qui n'a pas de service ferroviaire voyageurs. Lorsque le service fut discontinué, l'ancienne ville de Galt ne comtait que 38,000 habitants. Dû à un taux de croissance sans précédent et au phénomène de fusion, la ville de Cambridge a maintenant une population de 75,000 habitants. On prévoit que la population de la ville dépassera les 100,000 d'ici 1990, et que celle de la région municipale de Waterloo atteindra alors les 500,000.

5. À plusieurs égards, Cambridge diffère des autres communautés où le service ferroviaire voyageurs a été discontinué, comme Port Elgin, Arthur, Fergus, Wingham, Goderich, Hanover:

—la ville de cambridge est considérablement plus grande que ces communautés;

—elle n'est pas située à l'extrémité des lignes existantes;

—elle se trouve dans une grande région extrêmement populeuse et a un potentiel illimité;

—elle est exactement à mi-chemin entre deux des plus grandes villes de l'Ontario: Toronto et London.

6. La voie ferrée qui desservirait Cambridge est en excellente condition, donc aucune nécessité de faire de grandes dépenses pour la rendre fonctionnelle.

7. La ville se trouve dans le corridor Québec-Windsor, la ligne qui dessert le plus grand nombre de voyageurs.

8. Des communautés beaucoup plus petites que Cambridge bénéficient d'un service ferroviaire voyageurs très adéquat:

(a) Woodstock	11 trains quotidiennement
(b) Stratford	6 trains quotidiennement
(c) Dundas	6 trains quotidiennement

9. La ville de Kitchener, dont la population est de 135,000 habitants, borde la ville de Cambridge. Plusieurs de ses habitants se trouvent plus près des installations ferroviaires de Cambridge et, par conséquent, utiliseraient le service si celui-ci était disponible. Tous les usagers de ce service arriveraient à Toronto en moins d'une heure, plutôt qu'une heure et trois quarts, comme c'est présentement le cas.

10. Le nombre de voyageurs entre Toronto et London s'est considérablement accrû, dû à de meilleurs horaires. Nous sommes d'avis que l'augmentation continuerait à un rythme impressionnant si l'on utilisait la route qui passe par Cambridge. Le temps total requis pour voyager de London à Toronto serait de moins de deux heures; une amélioration marquée sur les trois heures qui sont présentement nécessaires.

11. Le gouvernement fédéral a affecté approximativement 311 millions de dollars à l'amélioration des voies dans le corridor Québec-Windsor afin de permettre aux lignes existantes d'utiliser les nouvelles locomotives L.R.C. Le CP n'aurait que des dépenses minimes à faire à sa voie qui traverse Cambridge pour utiliser ces locomotives.

12. The closests communities to Cambridge offering rail passenger service are the cities of Kitchener and Brantford which are a distance of 16 and 18 miles respectively. Bus service from Cambridge to these centres is not in any way correlated or integrated to train schedules having London and Toronto as their destination. If a citizen of Cambridge were to travel by bus to the train stations located in Kitchener and Brantford, it would necessitate an additional travel time of approximately 40 minutes. For years, buses between these communities have been operating completely independent of rail schedules.

13. The inadequate bus service that presently exists from Cambridge to Toronto and centres west of Cambridge is referred to in the brief submitted by Mr. Attridge. In fact, one must first travel to Kitchener to obtain bus service to centres west of Cambridge. There is no direct bus service connecting cities west of Cambridge to our community.

14. The hundreds of young university students require rail passenger service to many cities including Windsor, London, Toronto, Kingston, Ottawa, Montreal, etc. Certainly these students should not be deprived of the opportunity of being with their families more often.

15. For years, a major irritant to CPR was the inconvenience of having to bring trains to a stop because of the level crossing at Highway 8 in Cambridge. Subsequent to the termination of rail passenger service, the City of Cambridge constructed an overpass at a cost in excess of three million dollars. This overpass alleviates a major irritant and allows trains to operate effectively without the disruptive effects of what used to be a dangerous crossing.

16. As previously indicated, a major contributing factor that led to a reduction in the number of individuals using the CPR route in the late 1960s was that some rail passenger services were being duplicated by the two major rail lines from Toronto to Windsor. CPR however did not attempt to compete with CN in upgrading the services offered resulting in a deterioration of CPR's services and subsequently led to a planned phased reduction of same.

With the inception of VIA Rail, the competition between rail companies is not a consideration and accordingly we no longer have to be plagued by the duplication of services. Instead, planned scheduling and proposals to increase the efficiency of passenger service in this corridor can be implemented and integrated with existing services to compliment same and significantly improve the total service thus justifying the reinstatement of the service to Cambridge.

17. The conduct of studies and research analyzing the traffic and performance of the previous service from Toronto to Windsor indicated that the former City of Galt was the main traffic generating station. More passengers boarded and detrained at Galt than at all other centres combined even though these other centres were considerably larger.

The service had deteriorated badly and changes in the frequency and scheduling created many more inconveniences,

12. Kitchener et Brantford sont les villes les plus proches de Cambridge qui ont des services de transport ferroviaire voyageurs, et elles se trouvent à 16 et 18 milles respectivement. Les horaires d'autobus de Cambridge vers ces deux centres ne concordent pas du tout avec ceux des trains en destination de London et Toronto. Une personne de Cambridge qui veut se rendre à la gare de chemin de fer de Kitchener ou de Brantford par autobus, doit prévoir environ 40 minutes additionnelles pour ce trajet. Depuis plusieurs années, les autobus qui relient ces communautés fonctionnent totalement indépendamment des horaires des trains.

13. Dans le mémoire soumis par M. Attridge, celui-ci fait mention de l'insuffisance du service d'autobus actuel de Cambridge à Toronto, ainsi que vers les centres à l'ouest de Cambridge. En fait, on doit d'abord se rendre à Kitchener pour prendre un autobus qui dessert les centres qui se trouvent à l'ouest. Il n'y a aucun service d'autobus qui relie les villes de l'ouest à Cambridge.

14. Nos centaines d'étudiants universitaires ont besoin d'un service ferroviaire pour se rendre dans des villes comme Windsor, London, Toronto, Kingston, Ottawa, Montréal, et ainsi de suite. Ne serait-il pas opportun de leur donner la possibilité de visiter leurs familles plus souvent?

15. Pendant des années le CP s'est plaint de l'inconvénient d'avoir à faire arrêter ses trains à la traverse à niveau de la route 8 à Cambridge. Après la discontinuation du service voyageurs, la ville de Cambridge a fait construire un passage surélevé qui a coûté plus de trois millions de dollars. On a donc éliminé un inconvénient majeur, et ce passage permet aux trains de fonctionner efficacement, sans l'encombrement d'une traverse dangereuse.

16. Comme nous l'avons déjà indiqué, un des facteurs importants qui a contribué à la baisse du nombre d'usagers de la ligne du CP vers la fin des années '60, était le dédoublement des services voyageurs sur deux lignes importantes de Toronto à Windsor. Néanmoins, le CP n'a pas essayé de faire concurrence au CN en améliorant ses services; il les a plutôt laissés se détériorer et les a même graduellement diminués par la suite.

Avec l'arrivée de Via Rail, la concurrence entre les compagnies ferroviaires n'est plus une considération, et, conséquemment, nous sommes libérés du fléau de dédoublement des services. Or, nous pouvons bénéficier d'horaires planifiés et faire des propositions pour améliorer le service dans ce corridor; propositions qui peuvent être mises en œuvre de façon à compléter et à améliorer les services déjà existants. C'est pourquoi le rétablissement du service à Cambridge est maintenant justifiable.

17. Les études et recherches effectuées en vue d'analyser la clientèle et la performance du service antérieur entre Toronto et Windsor, démontraient que la gare de la ville de Galt était l'une des plus achalandées. Un plus grand nombre de voyageurs embarquaient et débarquaient à Galt qu'à n'importe quelle autre ville, même des villes considérablement plus grandes.

Le service s'était détérioré, et des changements dans les horaires et la fréquence des trains avaient causé bien

but still the citizens of Galt utilized the service to a much greater extent than the other communities.

SCHEDULE

The implementation of attractive and useful schedule times is a prerequisite for the success of rail passenger service on the CPR line. It should be noted that when the CNR improved its scheduling of trains from London to Toronto and Windsor in September 1973, there was an immediate 20% increase in the number of rail passengers.

Accordingly, the following schedule is being submitted for consideration. It is felt that the citizens in the communities along this CPR route will find the suggested times very appealing and accommodating to their needs. It is submitted that if such a schedule were implemented, the success of the service along the subject route would be guaranteed. The reasons for selecting these times are specified.

(LONDON to) CAMBRIDGE to TORONTO

Morning	
Departure from London	0630
Departure from Cambridge	0730
Arrival at Toronto	0830
Afternoon	
Departure from London	1630
Departure from Cambridge	1730
Arrival at Toronto	1830

TORONTO to CAMBRIDGE (LONDON)

Afternoon	
Departure from Toronto	1730
Arrival at Cambridge	1830
Arrival at London	1930
Evening	
Departure from Toronto	2330
Arrival at Cambridge	0030
Arrival at London	0130

REASONS FOR SUGGESTED TIMES

(A) People will arrive in Toronto with sufficient time to make necessary connections to arrive at work, appointments, etc. by 9:00 a.m.

The train will arrive in Toronto when offices and businesses begin their day.

This service will be very attractive to many people because they will avoid the early morning traffic tie-ups coming into Toronto.

The earliest proposed train to leave London on the CP line will get people to Toronto for the start of the business day.

This will substantially increase rail patronage from London.

d'autres inconvénients, mais, malgré tout, les habitants de Galt utilisaient le service beaucoup plus que les autres communautés.

LES HORAIRES

Des horaires intéressants et pratiques sont indispensables si l'on veut que le service ferroviaire voyageurs sur la ligne du CP soit un succès. Il est à noter que lorsque la compagnie a amélioré les horaires de ses trains de London à Toronto et à Windsor en septembre 1973, le nombre d'usagers a immédiatement augmenté de 20 p. 100.

Or, nous aimerions que les responsables prennent en considération l'horaire ci-dessous. Nous croyons que les habitants des communautés le long de la route du CP, le trouveraient intéressant et que les heures suggérées répondraient assez bien à leurs besoins. Nous sommes convaincus que si cet horaire était suivi, la réussite du service serait assurée. Nous spécifions les raisons qui nous ont incités à choisir ces heures.

DE LONDON À CAMBRIDGE ET TORONTO

Matinée	
Départ de London	0630
Départ de Cambridge	0730
Arrivée à Toronto	0830
Après-midi	
Départ de London	1630
Départ de Cambridge	1730
Arrivée à Toronto	1830

DE TORONTO À CAMBRIDGE ET LONDON

Après-midi	
Départ de Toronto	1730
Arrivée à Cambridge	1830
Arrivée à London	1930
Soirée	
Départ de Toronto	2330
Arrivée à Cambridge	0030
Arrivée à London	0130

JUSTIFICATIONS DE L'HORAIRE SUGGÉRÉ

(A) Les gens arriveront à Toronto à temps pour faire les correspondances nécessaires et se rendre au travail, à des rendez-vous, etc., à 9h00.

Le train rentrera à Toronto au moment où les bureaux et les entreprises commencent leur journée.

Ce service attirera un grand nombre de personnes parce qu'il leur permettra d'éviter les embouteillages des heures de pointe du matin sur les routes menant à Toronto.

Le premier train qui partira de London sur la ligne du CP amènera les gens à Toronto à temps pour une journée de travail.

Ceci ferait augmenter la clientèle du transport ferroviaire en provenance de London.

The CN South Lines now take 2½ hours—arrival 9:00 a.m., giving little or no time to effect transfers to bus, subway, etc.

The CN South Line does not stop at three centres along the route; therefore, this run could be eliminated.

This would reduce vehicular traffic coming into Toronto by Highway 401 and the Q.E.W.

(B) Arrival at 1830 hours allows one time to go out for dinner before attending other functions.

Arrival at 1830 hours allows one sufficient time to attend sporting events, theatres, concerts, etc.

It is a convenient time for people to take a train to Toronto after work.

The 1600 hour departure from London discourages working people using the service because it is too early for most to leave London. 1630 hours is better suited for workers.

The train leaving at 1600 hours on the present CN line takes 2½ to 3 hours. Using the CPR route, one will be in Toronto from London in less than 2 hours.

Cambridge residents can get the train after work (1730 hours).

(C) The working day is complete.

Most businesses close at this time.

People get back to their homes in Cambridge and even London for the dinner hour.

This allows one to spend a full day in Toronto to conduct business, shopping, etc.

The present schedule runs leave right at 1600 and 1700 hours which does not allow time at the end of the working day to make connections to Union Station. The proposed 1730 departure will allow people to get from their employment and businesses to Union Station.

The south line train takes over 2 hours to London.

The trip to London on Cambridge line would take less than 2 hours arriving in London at 1930.

If a train were to leave Toronto at 1730 hours, it will arrive in London at approximately the same timne as the presently scheduled train.

Cambridge residents would arrive at 1830 hours to be with their families for dinner.

(D) This allows a person to see an entire event (i.e. sports, theatre, etc.) and get connections to Union Station for return by train.

If people used their vehicles, they would arrive in Cambridge and London at same time or later than the train.

This will allow people to attend evening functions in Toronto and arrive at a decent hour in Cambridge and London (0030 and 0130 respectively).

Les lignes du CN en direction sud prennent deux heures et demie: arrivée à 9h00,ce qui ne donne pas beaucoup de temps, ou qui ne donne aucun temps, pour les correspondances d'autobus, de métro, etc.

La ligne du CN en direction sud évite trois communautés le long de la route; par conséquent, elle pourrait être éliminée.

Ce service diminuerait la circulation vers Toronto sur l'autoroute 401 et la Q.E.W.

(B) L'arrivée de 18h30 permettrait aux gens d'aller déjeuner avant d'assister à d'autres fonctions.

Cette arrivée donne suffisamment de temps pour assister à des événements sportifs, aller au théâtre, au concert, etc.

C'est une heure pratique pour les gens qui veulent aller à Toronto après le travail.

Le départ de 16 h 00 de London est trop tôt, et la plupart des gens qui travaillent n'utilisent pas le service. Le départ de 16 h 30 serait plus pratique pour les travailleurs.

Le train du CN qui part à 16 h 00 met deux heures et demie à trois heures à se rendre à Toronto. En utilisant la ligne du CP, le trajet de London à Toronto prendrait moins de deux heures.

Les habitants de Cambridge peuvent prendre le train après le travail (17 h 30).

(C) La journée de travail est complète.

La plupart des entreprises ferment à cette heure.

Les gens rentrent chez eux, à Cambridge et même à London, à l'heure du dîner.

Ce qui leur permet de passer toute une journée à Toronto à faire des affaires, des achats, etc.

Selon l'horaire actuel, les départs sont à 16 h 00 et 17 h 00, ce qui ne donne pas suffisamment de temps pour les correspondances à la gare Union. Le départ de 17 h 30 qui est proposé, donnerait le temps aux gens de se rendre de leur lieu de travail ou d'affaires à la gare Union.

Sur la ligne du sud, le train met plus de deux heures à se rendre à London.

Le trajet jusqu'à London sur la ligne de Cambridge prendrait moins de deux heures, arrivant à London à 19 h 30.

Si un train quittait Toronto à 17 h 30, il arriverait à London à peu près à la même heure que le train actuel.

Les habitants de Cambridge arriveraient à 18 h 30, assez tôt pour le dîner en famille.

(D) Quelqu'un pourrait ainsi voir un événement en entier (par exemple, un événement sportif, un spectacle, etc.) et faire ses correspondances à la gare Union pour le retour par train.

Les gens qui utiliseraient leurs automobiles, arriveraient à Cambridge et London à la même heure ou même plus tard que le train.

Les gens pourraient assister à des fonctions en soirée à Toronto, et rentrer à Cambridge et London à une heure convenable (00 h 30 et 01 h 30 respectivement).

The present train on South CN Line leaves 15 minutes earlier (2315) but would arrive in London at the same time (1:25) as the proposed train through Cambridge.

On the Northern CN Line, the latest train to leave Toronto is 1950 arriving in London 3 hours later at 2250.

There is not a convenient departure time from Toronto allowing Kitchener citizens to attend evening events in Toronto.

If the train to Cambridge left Toronto at 2330 hours, it would attract Kitchener people as well as Cambridge-London patrons.

If any of the presently scheduled runs between London and Toronto on the north and south CN lines are attracting a minimum number of passengers because of the lengthy travel time, it is suggested that they be substituted for service on the CP line at the above specified times. This will also assist in reducing the amount of rail traffic on the already overburdened south CN line. ("GO" Train Service on South CN track).

The above specified times are also suitable to passengers on the CN lines from Sarnia and Windsor.

PROPOSALS AND ALTERNATIVES

It must now be recognized that continued curtailment of rail passenger service for the citizens of Cambridge can no longer be tolerated.

However, in submitting the following proposals, maximum consideration has been given to specific objectives and supportive policies in an attempt to achieve a well developed plan consistent with the real needs of the people of Cambridge and of the people in other communities who will benefit from this service. The scope of these proposals includes a genuine awareness and concern for the economics of providing such a service. The following suggested alternatives will confirm that this concern is of paramount consideration.

1. Rail passenger service is to be returned to Cambridge at the earliest possible date.

2. The scheduling for this service must be in accordance with the needs and demands of the people using the service. It is submitted that the aforementioned schedule would adequately meet these needs and demands.

3. Checked baggage service is not required.

4. Dining car facilities are not necessary unless the service from London requests same. A snack bar car would be sufficient.

5. Although it would be preferable to have the existing station at Cambridge opened for this service and to be adequately staffed, it is noted that the costs to provide the staff may not justify same. Therefore, consideration can be given to the following alternatives:

(a) staff for the full operation of the station will not be necessary;

Le train actuel sur la ligne sud du CN part quinze minutes plus tôt (23 h 15), mais arrive à London à la même heure (01 h 25) que le train proposé arriverait en passant par Cambridge.

Sur la ligne nord du CN, le dernier train part de Toronto à 19 h 50, et arrive à London à 22 h 50, soit trois heures plus tard.

Il n'y a pas de départ de Toronto qui permet aux gens de Kitchener d'assister à des événements en soirée.

Si le train de Cambridge quittait Toronto à 23 h 30, il attirerait de la clientèle parmi les gens de Kitchener autant que de Cambridge et de London.

Si les horaires actuels des trains qui font le trajet entre London et Toronto sur les lignes nord et sud du CN n'attirent qu'un minimum de voyageurs à cause du facteur temps, nous recommandons de leur substituer les heures susmentionnées sur la ligne du CP. En outre, la ligne sud du CN, qui est déjà surchargée, serait soulagée d'autant. (Les trains «GO» sur la voie sud du CN.)

Les heures ci-haut mentionnées conviendraient également aux voyageurs sur les lignes du CN de Sarnia et de Windsor.

PROPOSITIONS ET ALTERNATIVES

Il faut bien reconnaître que les habitants de Cambridge ne peuvent plus tolérer que le service ferroviaire voyageurs continue de diminuer.

Néanmoins, en préparant les propositions ci-dessous, nous nous sommes efforcés autant que possible de tenir compte d'objectifs spécifiques et de politiques d'appui afin d'en arriver à un plan d'ensemble concret, compatible avec les besoins réels des habitants de Cambridge et des autres communautés qui bénéficieront de ce service. Nous sommes conscients de la portée de ces propositions et des facteurs économiques reliés à la fourniture d'un tel service. Les alternatives que nous suggérons ci-dessus confirment jusqu'à quel point nous en sommes conscients.

1. Le service de transport ferroviaire doit être rétabli à Cambridge aussitôt que possible.

2. Les horaires doivent répondre aux besoins et aux demandes des usagers de ce service. Nous sommes d'avis que les horaires susmentionnés répondraient adéquatement aux besoins et aux demandes.

3. Un service d'enregistrement de bagages n'est pas nécessaire.

4. Une locomotive restaurant n'est pas non plus nécessaire, à moins que ne l'exige le service de London.

5. Il serait préférable d'utiliser la gare de Cambridge existante et d'y affecter le personnel requis, mais nous sommes conscients que de tels dépenses ne seraient peut-être pas justifiables. Par conséquent, nous proposons les alternatives suivantes:

a) il n'est pas nécessaire de maintenir du personnel en service continuellement;

(b) the station can remain closed with waiting room facilities available at train times;

(c) tickets can be sold

(i) on the train;

(ii) by a travel agency in the community;

(iii) at the present bus terminal which is centrally located in the downtown care; or

(iv) at special rail ticket outlets suitably located throughout the community.

6. It is submitted that a very appealing feature of reinstating rail service along the subject route is the minimal amount of time required to travel to and from Toronto and London. Accordingly, it is requested that the only stop between these two centres be at Cambridge. It will not be necessary to stop at Milton which recently obtained "GO" transit service. A "GO" bus service transfers commuters from Milton to downtown Toronto and the York Mills subway station.

In the near future the "GO" rail service may be extended to Milton. At a cost of $337,000.00, the Ontario Government conducted a study relating to the GO commuter service for the Milton area and concluded that the rail service could be extended to Milton at a cost of approximately four million dollars which would include erecting suitable stations at Mississauga, Cooksville and Erindale.

7. RE LONDON

The CPR station in London has been closed to rail passenger service for a number of years. With reference to this particular station, the following alternatives merit consideration:—

(a) A minimal amount of expense would be required to renovate this station for passengers. The train would arrive at and depart from this station. The rail line including crossing gates and signals are intact and this line is presently able to accommodate passenger traffic.

(b) The station could be opened on a full time basis and be fully staffed. However, it is submitted that this may not be very feasible because of the limited number of proposed scheduled runs. It is suggested that the cost to implement same would be exhorbitant.

(c) It is therefore submitted that the station could be opened at restricted times, possibly one hour before arrival and departure times. This will keep costs to a minimum and allow passengers to purchase their tickets at the station. Please note that at the present time a number of CP employees utilize office facilities at this station.

(d) It is not absolutely necessary that the station be opened to passengers if the costs to renovate same are not warranted. Passengers could still board at the station but obtain their ticket by purchasing them:—

b) la gare peut rester fermée, en gardant une salle d'attente ouverte aux heures des trains;

c) points de vente des billets:

(i) dans le train

(ii) aux agences de voyage dans la communauté;

(iii) au terminus d'autobus actuel qui est situé au centre de la ville; ou

(iv) à des points de vente spéciaux un peu partout dans la communauté.

6. Nous nous devons de souligner qu'un facteur très important à l'appui du rétablissement du service le long de la route en question, est le fait que le temps pour faire le trajet entre Toronto et London serait réduit au minimum. Conséquemment, nous demandons que Cambridge soit le seul point d'arrêt entre ces deux villes. Il ne sera pas nécessaire d'arrêter à Milton où on a instauré récemment un service de transport «GO». Un autobus «GO» transporte les voyageurs de Milton au centre-ville de Toronto et à la station de métro de York Mills.

Il est possible que le service de trains «GO» soit étendu à Milton dans un proche avenir. Le gouvernement de l'Ontario a lancé une étude au coût de $337,000.00, sur le service de correspondance «GO» pour la région de Milton, et en est arrivé à la conclusion qu'il pourrait s'étendre à cette ville moyennant des déboursés d'environ quatre millions de dollars, qui comprendraient les coûts de construction de stations adéquates à Mississauga, Cooksville et Erindale.

7. LONDON

La gare du CP à London est fermée au transport ferroviaire voyageurs depuis un bon nombre d'années. En ce qui concerne cette gare, nous croyons que les alternatives suivantes méritent d'être examinées:

a) La rénovation de celle-ci pour l'usage des voyageurs n'appellerait que des dépenses minimes. Le train arriverait et partirait de ce point. La voie ferrée, y compris les barrières des traverses et les dispositifs de signalisation sont intacts, et on pourrait présentement faire du transport de voyageurs sur cette ligne.

b) La gare pourrait rester ouverte continuellement avec un effectif complet. Nous sommes toutefois d'avis qu'il ne serait pas opportun de ce faire, compte tenu du nombre limité de trains proposés. Nous croyons qu'une telle opération entraînerait des coûts exorbitants.

c) Par conséquent, nous suggérons qu'elle ne soit ouverte qu'à des heures spécifiques, peut-être une heure avant l'arrivée et le départ de chaque train. Les coûts seraient ainsi restreints à un minimum et les voyageurs pourraient acheter leurs billets à la gare. Il est à noter qu'à l'heure actuelle, quelques employés du CP utilisent les bureaux qui s'y trouvent.

d) Il ne serait pas absolument nécessaire que la gare soit ouverte aux voyageurs si les coûts de rénovation s'avéraient trop élevés. Les usagers pourraient quand même prendre le train à la gare, mais acheter leurs billets:

(i) on the train;

(ii) at the CN station;

(iii) at some other ticket outlet.

(e) If none of the above specified alternatives are possible, it is suggested that the train be switched from the CP line to the CN line at an appropriate point. This would allow the train to utilize the facilities and staff at the modern CN station on York Street. Once passengers board, the train will use the main CN line to an appropriate point where it will be diverted to the CP line that passes through Cambridge. An examination of the points where a train can be transferred to the CP track reveals the following:—

(i) A westbound train on the CP line through London has access to a transfer line that passes through an industrial area to the CN Thorndale line which leads to the main westbound CN line servicing the station at York Street. The distance of the transfer is approximately 1.8 miles. This alternative is not without complications.

A train travelling from Toronto and Cambridge would have to back up on this transfer line through an industrial area, crossing a number of major downtown streets (approximately six streets). The traffic gates at these crossings are not adequate and the train would have to travel very slowly which would result in lengthy delays.

It is felt that this alternative warrants little consideration.

The Thorndale submeets the main line at CN mileage 76.70.

The transfer line meets the Thorndale line at CN mileages 30.65 and 30.86.

See operating diagrams.

(ii) At mileage 76.16 on the CP Galt Subdivision, a CN branch line crosses at Drumbo. This branch line has not been used in years and it is felt that a considerable amount of track construction and upgrading would be necessary. This particular alternative is not possible and accordingly does not warrant further consideration.

(iii) At CP mileage 0.77, the CP St. Thomas Subdivision crosses the main CN line at Woodstock designated as CN mileage 50.8 on the Dundas Subdivision. Since this is a double track, a very complex transfer system would be required. The cost to construct same would be prohibitive. Therefore this alternative warrants little consideration.

See operating diagram.

(iv) On the east side of London at mileage 111.7 on the CP Galt Subdivision line, there is a diamond bucke level crossing where the main CP line crosses the main

(i) dans le train;

(ii) à la gare du CN; ou

(iii) à tout autre point de vente.

e) Si aucune des alternatives ci-dessus n'est possible, nous suggérons que le train transborde sur la ligne du CN, à un endroit approprié. On pourrait alors utiliser les installations et le personnel du CN à la gare moderne de la rue York. Une fois les voyageurs embarqués, le train utiliserait la ligne principale du CN jusqu'à un point donné, puis transborderait sur la ligne du CP qui traverse Cambridge. Nous avons examiné les endroits possibles où le train pourrait transborder sur la voie du CP.

(i) Un train qui se dirige vers l'ouest sur la ligne du CP en traversant London a accès à une voie de transbordement qui traverse une zone industrielle sur la ligne du CN de Thorndale, menant à la ligne principale du CN en direction ouest pour desservir la gare de la rue York. La voie de transbordement s'étend sur une distance d'environ 1.8 milles. Cette alternative présente toutefois des complications.

Un train qui part de Toronto ou de Cambridge aurait à reculer sur cette voie de transbordement dans une zone industrielle, et traverser environ six rues importantes du centre-ville. Étant donné que les barrières à ces traverses ne sont pas adéquates, le train devrait se déplacer très lentement, ce qui causerait de longs délais.

Selon nous, cette alternative ne serait pas très viable.

Le métro de Thorndale rencontre la ligne principale du CN au point milliaire 76.70.

La voie de transbordement rencontre la voie du métro de Thorndale aux points milliaires 30.65 et 30.86 du CN.

Voir les tracés des parcours.

(ii) Au point milliaire 76.16 à la subdivision du CP à Galt, le CN a une ligne secondaire qui croise à Drumbo. Cette voie n'a pas servi depuis plusieurs années, et nous croyons qu'il serait nécessaire d'en reconstruire une bonne partie et de la rénover. Or, cette alternative est impossible et ne vaut pas la peine qu'on s'y arrête.

(iii) Au point milliaire 0.77, la voie du CP à la subdivision de St. Thomas traverse la ligne principale du CN à son point milliaire 50.8 à la subdivision de Dundas. Étant donné qu'il s'agit d'une voie double, le processus de transbordement est très complexe. Les coûts de construction serait prohibitif. Or, cette alternative ne vaut pas non plus la peine qu'on s'y arrête.

Voir le tracé des parcours.

(iv) Du côté est de London, au point miliaire 111.7 à la subsivision de Galt du CP, il y a une traverse à niveau «bucke»*, où la ligne du CP rencontre celle du CN qui

* L'expression «diamond bucke level crossing» est inconnue des terminologues du CN/CP. Ils offrent cette traduction sous toute réserve.

CN Stratford line. The level diamond crossing is in the vicinity of First Street which is equipped with rail signals for traffic. The CN designation is mileage 29.62 on the Thorndale Subdivision.

This particular alternative was considered to be feasible until the writer had an opportunity to attend the site to view same. The amount of track that would be required to effect this transfer would necessitate the purchase of a shopping mall complex. Also major expenses would have to be incurred to relocate hydro services and completely upgrade a portion of First Street. It was concluded that this alternative is not feasible.

(v) Immediately west of the intersecting point of this diamond crossing, it is suggested that a transfer track be installed leading from the main CP line to meet the main CN Stratford line. The land required to accommodate this transfer track is of no industrial, commercial or residential use. The land is bounded by both of the aforementioned rail lines and is not accessible by road. It is a rather large expanse of flat vacant land large enough to accommodate the suggested transfer track. Because of its very limited use potential, the purchase of such land would be a minimal expense. As an alternative, it is suggested that an easement be obtained over the subject land.

The length and curvature of this transfer track which would be strictly for passenger train use, would be dependent on the type of equipment to be used for the proposed rail service through Cambridge.

(a) If diesel engines with six (6) coaches were to be used, it is suggested that two (2) diesel engines having their own steam generators be placed back to back to alleviate the necessity of turning the engines around at the London and Toronto stations. For this proposal, the approximate length of 1030 feet of transfer track would be required (2 turn-outs) of 170 feet each; 6 cars of 90 feet each; 2 engines of 75 feet each). The maximum curvature of the track for this service is 14 to 15 degrees. The train would travel at a speed of approximately 15 mph to effect this transfer.

(b) If four (4) coaches were used, only one (1) diesel engine would be required. This alternative would reduce the cost of providing equipment and would reduce the required length of transfer track.

It sould be noted that diesel engines having steam generating units are quite costly and their availability may be somewhat limited at the present time. If such units are available, this alternative warrants serious consideration.

(c) See following comments re RDC.

8. The writer strongly contends that the re-introduction of the RDC (Rail Diesel Car), better known as the "Dayliner",

mène à Stratford. Cette traverse est à proximité de First Street qui est équipée de dispositifs de signalisation routière indiquant une voie ferroviaire. L'indication se trouve au point milliaire 29.62 du CN, sur la subdivision de Thorndale.

Nous estimions qu'il s'agissait d'une alternative viable jusqu'à ce que nous visitions le site. Pour obtenir la longueur de voie nécessaire pour effectuer le transbordement, il faudrait acheter un centre commercial. En outre, la relocation des services d'hydro et la rénovation complète d'une partie de First Street représenteraient des dépenses importantes. Nous en sommes venus à la conclusion que l'alternative n'était pas viable.

(v) Immédiatement à l'ouest du point d'intersection de la traverse en question, nous suggérons la construction d'une voie de transbordement à partir de la ligne principale du CP allant rencontrer la ligne principale du CN vers Stratford. Le terrain sur lequel cette voie serait construite n'a aucune utilité industrielle, commerciale ou résidentielle. Il se trouve entre les deux lignes ferroviaires susmentionnées et aucun chemin ne le rend accessible. Il s'agit d'un terrain vague, plutôt plat, assez grand pour construire une telle voie de transbordement. Étant donné qu'il n'a pas beaucoup de potentiel de mise en valeur, il ne devrait pas se vendre très cher. Nous recommandons l'acquisition d'une servitude sur ce terrain, qui constitue une alternative possible.

La longueur et la courbure de cette voie de transbordement, qui ne servirait qu'aux trains voyageurs, dépendrait du type d'équipement utilité pour le service ferroviaire proposé.

(a) Si l'on utilisait des engins Diesel avec six locomotives, nous suggérons deux engins chacun avec son propre générateur de vapeur, placés dos à dos, pour éviter d'avoir à les retourner aux gares de London et Toronto. Pareille opération nécessiterait environ 1030 pieds de voie de transbordement (deux branchements de 170 pieds chacun, 6 locomotives de 90 pieds chacun, 2 engins ve 75 pieds chacun). La courbure maximale requise pour cette voie de service serait de 14 à 15 degrés. Le train effectuerait le transbordement à une vitesse approximative de 15 milles à l'heure.

(b) Si l'on utilisait seulement quatre locomotives, un seul engin Diesel suffirait. Cette alternative permettrait de réduire les coûts d'équipement et la longueur de voie de transbordement nécessaire.

Il est à remarquer que les engins Diesel munis de générateur de vapeur coûtent assez cher et il est possible qu'ils soient difficiles à obtenir présentement. S'ils sont disponibles, c'est une alternative qui mérite une attention sérieuse.

(c) Voir les commentaires ci-dessous sur les autorails.

8. Nous sommes d'avis que la réintroduction de l'autorail pourrait résoudre bien des problèmes. Il s'agit d'un véhicule

would temper many concerns. The RDC is a modern stainless steel vehicle with two permanently mounted engines that can reach speeds of approximately 90 to 95 m.p.h., be driven in either direction and costs *considerably* less than the conventional diesel engines having steam generators.

It is interesting to note that absolutely no major expense would be incurred if the RDC were used from Toronto to London on the CPR line passing through Cambridge. There are presently eighteen available RDC vehicles being stored in the Glen Yard at the west end of Montreal. Thirteen of these units have been totally serviced while the remaining five units are not serviceable. However, these five vehicles would be easily repaired and utilized if required to be put into service. These eighteen units have been at the Glen Yard for almost an entire year. There are no immediate plans to utilize any of these vehicles.

All but a few of these RDCs have been internally modernized and totally refurbished with new floors and seats. The eighteen units are mechanically fit and their mechanical parts have been suitably protected since being put in storage. Within a period of two to three days, these units could be put into full time service. The CPR owns a total of 48 RDCs. The remaining 30 vehicles are in use and provide an efficient, dependable and economical service.

The feasibility of constructing the transfer track at the diamond bucke crossing is greatly increased if the RDCs were utilized. The length of this track could be substantially reduced from the 1030 feet required for two diesel engines and six coaches and the restrictions and limitations relating to the degree of curvature of the track would be eased.

To effect this service would result in expenditures of constructing the transfer track and installing the necessary signals and automatic switches.

The following proposal can be implemented at a minimum cost and allow immediate restoration of rail passenger service to Cambridge.

The entire rail system of the main CPR line from Toronto to London including tracks, gate crossing, switching and signal equipment is in excellent condition and able to accommodate passenger train service in its present state.

WRITER'S PROPOSALS

1. Rail passenger service for Cambridge to be reinstated immediately.

2. A suitable number of the serviced RDC vehicles presently in storage be put into operation between Toronto and London.

3. The proposed schedule times be adopted for the initial runs. Since there is a minimum volume of rail traffic on this line, the scheduling of trains to accommodate these preferred times is quite feasible. Also the double track from

moderne, en acier inoxydable, dont les deux engins sont montés de façon permanente, et qui peut atteindre une vitesse de 90 à 95 milles à l'heure. Il fonctionne dans les deux sens et coûte *considérablement* moins cher que l'engin Diesel conventionnel avec générateur de vapeur.

Il est intéressant de noter que si l'on décidait d'utiliser l'autorail entre Toronto et London sur la ligne du CP qui passe par Cambridge, aucune dépense importante ne serait nécessaire. Dix huit locomotives d'autorail sont présentement entreposées dans la cour Glen dans l'ouest de Montréal. Treize ont été complètement remises en état, alors que les cinq autres sont inutilisables. Celles-ci pourraient toutefois être réparées et remises en service si nécessaire. Ces dix-huit locomotives sont dans la cour Glen depuis près d'un an. On ne projète pas de les utiliser dans un proche avenir.

Sauf quelques-unes, elles ont toutes été modernisées et rénovées à l'intérieur, avec nouveaux planchers et fauteuils. Toutes les dix-huit sont en bon état mécanique et, depuis qu'elles sont en entreposage, on a veillé à protéger les pièces mécaniques. En deux ou trois jours, toutes ces locomotives pourraient entrer en service sur une base continuelle. Le CP en possède 48 en tout. Les 30 autres qui sont présentement utilisées, donnent un service efficace, sûr et économique.

Si l'autorail était utilisé, la construction d'une voie de transbordement à la traverse à niveau «bucke» serait beaucoup plus plausible. Cette voie pourrait être considérablement plus courte que 1,030 pieds, longueur qui serait nécessaire pour deux engins Diesel et six locomotives. En outre, les restrictions et limitations relatives au degré de courbure de la voie seraient allégées.

Pour mettre ce service en opération, il faudrait construire une voie de transbordement, et installer des dispositifs de signalisation et des commutateurs automatiques.

Pour rétablir le service de transport ferroviaire voyageurs à Cambridge immédiatement en encourant le moins de dépenses possibles, il suffirait de mettre en œuvre la proposition suivante.

Tout le réseau ferroviaire de la ligne principale du CP entre Toronto et London, y compris les voies, les barrières de traverses à niveau, les dispositifs d'aiguillage et de signalation, est en excellente condition et peut servir au transport voyageurs dans son état actuel.

PROPOSITIONS DE L'AUTEUR

1. Le transport ferroviaire voyageurs à Cambridge doit être rétabli immédiatement.

2. Un nombre suffisant des locomotives d'autorail présentement en entreposage doivent être remises en service entre Toronto et London.

3. Les horaires proposés doivent être adoptés pour les premiers voyages. Compte tenu que cette ligne ferroviaire n'est pas très achalandée, les heures de départs et d'arrivées préférentielles prévues sont très plausibles. En outre, la voie

Milton east to Toronto and allow great feasibility in scheduling.

4. The passenger stations at Cambridge and London are to be opened on a restricted basis, preferably one hour before scheduled arrival and departure times.

5. The services to extend from Toronto to London stopping only at Cambridge four times a day.

6. Conduct a study to evaluate the feasibility of constructing a transfic track immediately west of the diamond crossing at First Street in London.

CONCLUDING REMARKS

The passenger train is the safest, most economical and reliable mode of transport. It is the only way one can be sure of time schedules regardless of weather and traffic conditions. It is the least polluting and the most energy efficient mode of travel.

A great deal of consideration must be given to the proximity of Cambridge to the major cities of London and Metropolitan Toronto. There can no longer be an indifference to the rail passenger needs of the citizens of Cambridge. It is not being suggested that existing rail lines be abandoned or significantly altered. It is however evident that a more equitable distribution of rail service must be established to benefit the citizens in the densely populated Toronto-London corridor for this corridor has the largest potential market for travel in Canada.

Reinstating rail passenger service to Cambridge will have a definite and positive effect to the City's future as a progressive, usable and competitive community. The present alternative passenger transport services are not adequate to meet the needs of the citizens of our community. Rail passenger service must be made an integral part of our community life. We must avoid some demands for highways and airports and the use of transportation systems that are less efficient in their use of energy and land. Full consideration must be given to the present and probable future transportation needs of this area.

Recognition of the dire need for the restoration of rail passenger service to this community is reflected by the demands of its citizens. It is inconceivable that these demands continue to go unnoticed by railway and transport officials.

On May 31, 1972, in Stratford, Ontario, a petition was presented by Mayor Rouse of the City of Galt to the Standing Committee on Transport and Communications incorporating 3848 signatures which represented more than 11,000 people based on the average of three persons per home. This petition is still on file with the Minister of Transport.

In September of 1974, a survey of 2000 Cambridge residents revealed that 130 people would use rail service to Toronto daily, 275 weekly and 800 at least once a month.

double à partir de l'est de Milton jusqu'à Toronto permet une grande flexibilité dans les horaires.

4. Les gares de voyageurs à Cambridge et London doivent être rouvertes sur une base occasionnelle, de préférence une heure avant chaque départ et arrivée.

5. Les trains doivent faire le trajet entre Toronto et London quatre fois par jour, en arrêtant seulement à Cambridge.

6. Une étude doit être faite pour évaluer la possibilité de construire une voie de transbordement immédiatement, à l'ouest de la traverse à niveau de First Street à London.

COMMENTAIRES

Le train voyageurs est le mode de transport le plus sécuritaire, économique et fiable. C'est le seul transport capable de respecter ses horaires, quelle que soit la température et les conditions de la circulation. C'est aussi le moins polluant et le plus économique du point de vue énergie.

La proximité de Cambridge de London et de l'agglomération urbaine de Toronto, deux villes importantes, est un facteur qui mérite d'être pris en considération. Les besoins des habitants de Cambridge en ce qui concerne le transport ferroviaire voyageurs, ne peuvent plus être ignorés. Nous ne suggérons nullement que des services de transport ferroviaires existants soient abandonnés ou même chargés de façon significative. Il est toutefois évident qu'une distribution plus équitable des services s'impose, au profit des centres populeux dans le corridor Toronto-London où se trouve le plus grand potentiel de voyageurs au Canada.

Le rétablissement du transport ferroviaire voyageurs à Cambridge aidera certainement à faire de la ville un centre progressif et concurrentiel en la rendant plus accessible. Les alternatives disponibles en remplacement de ce service ne sont pas adéquates, et ne répondent pas aux besoins des habitants de la communauté. Le transport ferroviaire doit faire partie intégrale de notre vie communautaire. Nous devons éviter d'avoir à construire des autoroutes et des aéroports, et d'utiliser des systèmes de transport qui consomment beaucoup d'énergie et occupent trop d'espace. Il faut tenir compte des besoins de transport actuels et futurs de la région.

Les habitants de la communauté demande la rétablissement du service de transport ferroviaire voyageurs, ce qui prouve que le besoin est urgent. Il est inconcevable que les responsables des réseaux ferroviaires et du transport continuent d'ignorer leurs demandes.

Le 31 mai 1972, le maire Rouse de la ville de Galt présentait au Comité permanent des transports et communications à Stratford, Ontario, une pétition contenant 3848 signatures qui représentaient plus de 11,000 personnes, soit une moyenne de trois personnes par foyer. Cette pétition est encore dans les dossiers du ministre des Transports.

En septembre 1974, un sondage auprès de deux milles habitants de Cambridge révélait que 130 personnes utiliseraient le train quotidiennement pour aller à Toronto, 275 l'utiliseraient une fois par semaine, et 800 l'utiliseraient au moins une fois par mois.

Beginning on the 7th day of September, 1978, a "phone-in" service was established and signatures sought from citizens who would support the restoration of rail passenger service to the City of Cambridge. In a period of eleven days only, the survey revealed over 24,000 persons want this service returned to Cambridge, and it is estimated that 90% of the respondants would personally use train service if made available to them.

On a number of occasions, officials from the Canadian Transport Commission and Department of Transport have stated that rail passenger service to Cambridge would be reinstated if a demand and need for same existed. The unprecedented expression of support from the most recently conducted survey is evidence of this demand and need for rail service. Accordingly, it is requested that this Committee recommend the immediate restoration of rail passenger service for the City of Cambridge.

Thank you.

A partir du 7 septembre 1978, les habitants étaient appelés à indiquer, au moyen d'une ligne téléphonique ouverte, s'ils étaient en faveur du rétablissement du service ferroviaire voyageurs pour la ville de Cambridge, et des signatures étaient recueillies. Dans une période de seulement onze jours, 24,000 personnes avaient indiqué qu'elles voulaient que le service soit rétabli, et on estimait que 90 p. 100 des répondants utiliseraient personnellement le service s'il était disponbile.

A diverses occasions, des agents de la Commission canadienne des transports et du ministère des Transports indiquaient que le service voyageurs serait rétabli à Cambridge, si la demande en était faite et le besoin existait. La demande et le besoin ont été clairement exprimés au cours du dernier sondage sur la question. Par conséquent, nous demandons que le Comité recommande le rétablissement immédiat du service de transport ferroviaire voyageurs pour la ville de Cambridge.

Merci.

STATISTICS

Composed of former communities of Galt, Preston and Hespeler.

Population	75,000
Number of Households—1977	22,000
Number of Commercially Assessed Businesses in 1977	1,884
Number of Employed Persons in City:—	
Professional and Clerical (1976)	5,232
Retail and Service (1976)	8,422
Industrial (1978)	20,948
Total	34,602

STATISTIQUES

Ces statistiques comprennent les anciennes communautés de Galt, Preston et Hespeler.

Population	75,000
Nombre de ménages en 1977	22,000
Nombres d'entreprises désignées commerciales en 1977	1,884
Nombre de personnes au travail dans la ville:	
Professionnels et employés de bureau (1976)	5,232
Entreprises de détail et services (1976)	8,422
Entreprises industrielles (1978)	20,948
Total	34,602

APPENDIX

1. Diagram of rail lines from Chicago to Toronto
2. Present time schedules

APPENDICE

1. Tracé des lignes ferroviaires de Chicago à Toronto
2. Horaires actuels

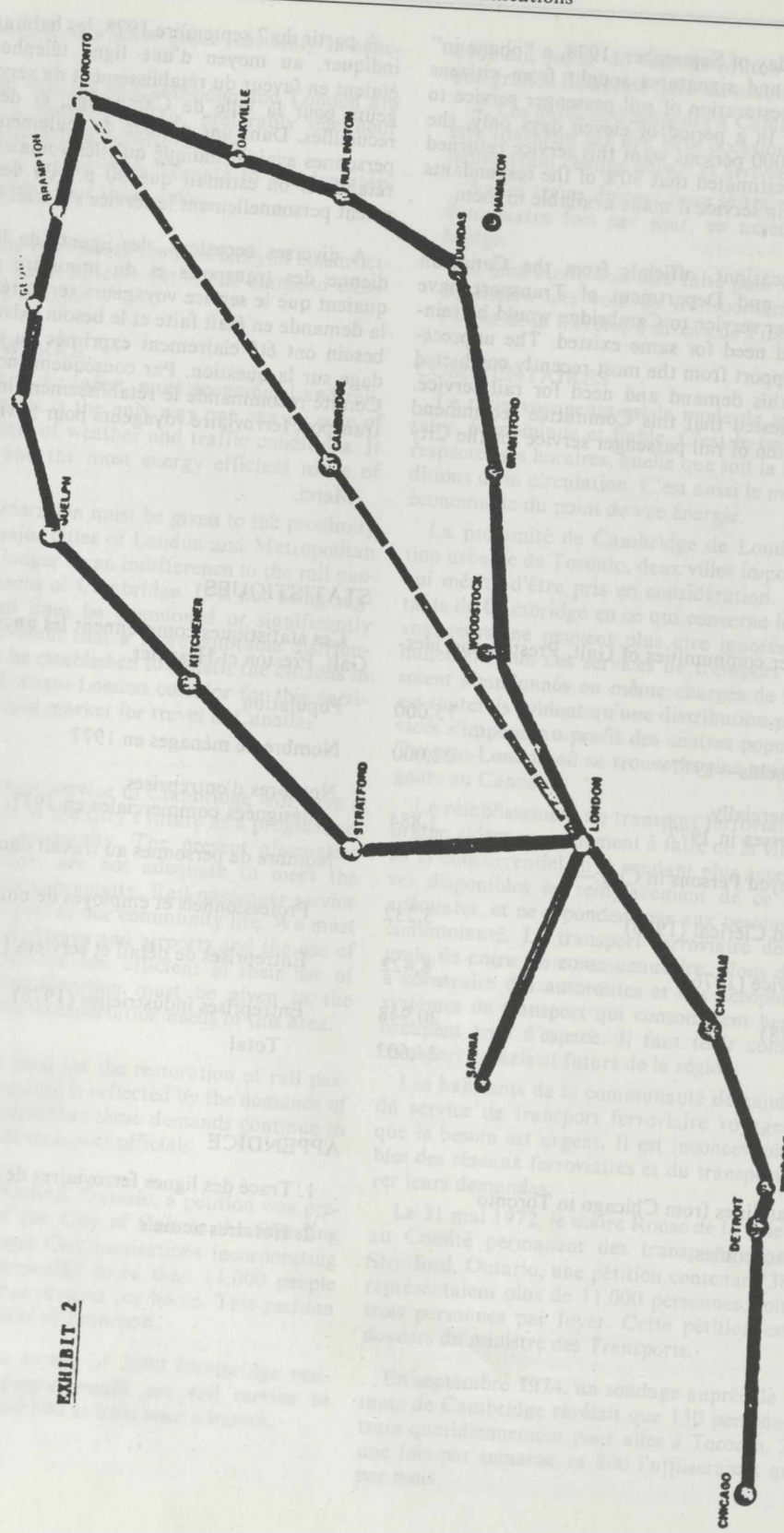

TORONTO
OAKVILLE
BURLINGTON
HAMILTON
DUNDAS
BRAMPTON
GUELPH
CAMBRIDGE
BRANTFORD
KITCHENER
WOODSTOCK
STRATFORD
LONDON
SARNIA
CHATHAM
WINDSOR
DETROIT
CHICAGO

EXHIBIT 2

WINDSOR — LONDON — TORONTO

		Daily Quot.	Ex. Sun. Sat/dim. *	(1) * Daily Quot.	Daily Quot.	Bus Daily Autobus Quot.	Daily Quot.	(1) Daily Quot.	Bus Daily Autobus Quot.	(1) * Daily Quot.	(1) Fri. & Sun. ven & dim	* Daily Quot.	Daily Quot.	Bus Daily Autobus Quot.
Dp	Windsor		06 00	07 55			11 00			14 05		17 40		
Dp	Chatham		06 56	08 45			11 56			14 55		18 30		
Dp	London	06 35	08 00	09 55	10 05		13 00	14 45		16 05	19 28	19 46	19 58	
Dp	Woodstock	07 12	08 32		10 38		13 32	15 22		16 37			20 27	
Dp	Brantford	07 42	09 02		11 07—11 15		14 02	15 52—16 00		17 07	20 17	20 37	20 57—21 05	
Dp	Burlington				11 44			16 28*		17 41*			21 31	
Ar	Hamilton					11 55			16 46					21 45
Dp	Oakville		09 45		11 56		14 45	16 38		17 53		21 29	21 44	
Ar	Toronto	08 55	10 15	12 00	12 30		15 25	17 10		18 25	21 25	21 58	22 15	

* Connexions for Niagara Falls.
Correspondances avec Niagara Falls.

Bus service for train connections only.
Service d'autobus pour correspondances avec trains seulement.

* Club Car Available.
Consult Sales Office.
Voiture club disponible.
Consulter bureau de ventes.

(1) No checked baggage.
Ne prend pas de bagages enregistrés.

Expires 29 October 1978.
En vigueur jusqu'au 29 octobre 1978.

TORONTO — LONDON — WINDSOR

		* Daily Quot.	Bus Daily Autobus Quot.	Daily Quot.	(1) * Daily Quot.	Bus Daily Autobus Quot.	(1) Daily Quot.	(1) * Ex. Sat. Sauf sam	(1) Fri. & Sun ven & dim	Bus Daily Autobus Quot.	* Daily Quot.	Daily Quot.	Daily Quot.	(1) Daily Quot.
Dp	Toronto	08 15		09 00	12 10		14 00	15 15	16 00		17 00	18 35	19 15	23 15
Ar	Oakville	08 43		09 26	12 37		14 27	15 42			17 28	19 05	19 42	23 42
Dp	Hamilton		09 20			14 25				17 20				
Ar	Burlington	09 56					14 39						19 54	23 54
Ar	Brantford	09 37	10 00—10 10			15 05—15 15			17 05	18 00—18 10			20 30	00 30
Ar	Woodstock	10 03		10 40			15 45				18 48	20 28	21 00	01 00
Ar	London	10 45		11 10	14 15		16 15	17 20	18 05		19 10	20 55	21 30	01 35
Ar	Chatham	11 55			15 25			18 33			20 20		22 46	
Ar	Windsor	12 40			16 15			19 20			21 10		23 30	

(1) No checked baggage.
Ne prend pas de bagages enregistrés.

Bus service for train connections only.
Service d'autobus pour correspondances avec trains seulement.

* Club Car Available.
Consult Sales Office.
Voiture club disponible.
Consulter bureau de ventes.

Expires 29 October 1978.
En vigueur jusqu'au 29 octobre 1978.

LONDON — STRATFORD — TORONTO

		(1) Daily Quot.	(1) Ex. Sun. Sat/dim	Daily Quot	(1) Daily Quot	Daily Quot
Dp	London		09 05	12 00	16 10	20 00
Dp	Stratford	06 45	09 53	12 47	16 57	20 47
Dp	Kitchener	07 15	10 25	13 25	17 25	21 17
Dp	Guelph	07 37	10 47	13 47	17 52	21 44
Dp	Brampton	08 13	11 22	14 22	18 27	22 19
Ar	Toronto	08 55	12 05	15 00	19 10	22 55

(1) No checked baggage
Ne prend pas de bagages enregistrés

Expires 29 October 1978
En vigueur jusqu'au 29 octobre 1978.

TORONTO — STRATFORD — LONDON

		Ex. Sun. Sat/dim	(1) Daily Quot.	Daily Quot	(1) Daily Quot	(1) Daily Quot
Dp	Toronto	07 45	11 00	16 10	19 50	23 10
Ar	Brampton	08 21	11 36	16 46	20 28	23 45
Ar	Guelph	08 58	12 13	17 23	21 07	00 21
Ar	Kitchener	09 23	12 38	17 50	21 34	00 45
Ar	Stratford	09 50	13 07	18 17	22 02	01 15
Ar	London	10 40	13 55	19 05	22 50	

(1) No checked baggage
Ne prend pas de bagages enregistrés

Expires 29 October 1978
En vigueur jusqu'au 29 octobre 1978

A BRIEF TO:

VIA RAIL

TORONTO, ONTARIO

SUBMITTED BY

LEE PALVETZIAN

2 October 1978

The following is a supplementary brief to the two reports prepared by Mr. Lee Palvetzian and the Special Passenger Rail Committee for The City of Cambridge previously submitted to Transport Canada and VIA Rail officials in Ottawa on the 21st day of September, 1978.

The considerations contained in this supplementary brief examine the practical aspects of implementing rail passenger service for The City of Cambridge to London and Toronto.

A. *Co-Ordinate Present Freight and Proposed Passenger Time Schedules*

It is submitted that the present freight and proposed passenger train schedules can be implemented and co-ordinated with a minimal amount of revision to the existing schedules.

It is interesting to note that the total track time the proposed service would require from Toronto to London is only seven hours each day. This would allow freight service "exclusive" use of the *entire* line for seventeen hours each day. When one considers the double track that exists from the Guelph Junction to Toronto, the available time for freight service could be effectively increased to approximately twenty-two hours each day along the entire route.

Generally, freight schedules are implemented with some degree of flexibility. This is particularly true on this line, due to the minimum amount of traffic. Any significant changes to freight schedules are usually considered twice annually. Minor changes will also be considered throughout the year. Although the times are regulated, it is not uncommon to have freight trains along this line deviate slightly from the specified times because of the limited amount of traffic.

The following specified passing tracks within the Galt subdivision allow even greater flexibility in the number of trains effectively utilizing the main line.* Passenger trains have a "First Class" designation which establishes their priority and accordingly, freight trains must clear the main line at a passing track for the first class units.

It must be noted that of the present ten daily freight trains, only two would have to be appropriately sided without causing undue delay by utilizing the appropriate passing track. The remaining eight freight lines would not interfere in any way whatsoever with the proposed passenger trains.

*See next page.

MÉMOIRE À L'INTENTION DE:

VIA RAIL

TORONTO, ONTARIO

SOUMIS PAR

LEE PALVETZIAN

Le 2 octobre 1978

Le présent mémoire est le complément des deux rapports sur la ville de Cambridge, préparés par M. Lee Palvetzian et le Comité spécial du transport ferroviaire voyageurs, soumis aux agents de Transport Canada et VIA Rail à Ottawa le 21 septembre 1978.

Dans ce mémoire additionnel, nous examinons les aspects pratiques d'un service de transport ferroviaire voyageurs pour la ville de Cambridge, vers London et Toronto.

A. *Coordination des horaires des trains marchandises et des trains voyageurs proposés*

Nous sommes d'avis qu'il serait possible d'établir les horaires des trains voyageurs proposés en tenant compte des heures des trains marchandises sans avoir à bouleverser les horaires existants de façon significative.

Il est intéressant de noter que le service proposé entre Toronto et London ne nécessiterait que sept heures par jour d'utilisation des voies. Ce qui signifie que celles-ci seraient à la disposition *exclusive* des trains marchandises dix-sept heures par jour. Si l'on tient compte que la voie est double à partir de Guelph Junction jusqu'à Toronto, la période de disponibilité complète est, en fait, portée à environ vingt-deux heures quotidiennement.

De façon générale, les horaires des trains marchandises sont flexibles jusqu'à un certain point. C'est particulièrement le cas sur cette ligne, dû au fait qu'elle est très peu utilisée. La possibilité de changements significatifs est habituellement examinée deux fois annuellement, encore que des changements mineurs peuvent être envisagés tout au long de l'année. Bien que les heures soient établies, les trains marchandises ne les suivent pas toujours de façon stricte, étant donné la grande disponibilité de la voie.

Les voies de dépassement, dont il est question ci-dessous, à l'intérieur de la subdivision de Galt, permettent encore plus de flexibilité quant au nombre de trains qui peuvent utiliser la ligne principale.* Les trains voyageurs étant considérés comme «première classe», ont priorité et, par conséquent, les trains marchandises doivent libérer la ligne principale à la voie de dépassement pour laisser passer les trains «première classe».

Il est à remarquer que des dix trains marchandises quotidiens présentement en service, seulement deux auraient à utiliser la voie de dépassement, sans s'occasionner de retards indus pour autant. Les autres ne nuiraient en aucune façon aux trains voyageurs.

*Voir page suivante.

Re: Union Station

The Toronto Terminals Railway Company co-ordinates the movement of all trains arriving and departing from Union Station, including GO trains. Their exclusive jurisdiction and control over trains contained in the entire Union Station complex extends from Bathurst Street in the west, to the Don River in the east. The Chief Station Master and the Superintendent of the Toronto Terminals Railway Company have confirmed that a composite of three RDC vehicles can be accommodated at the proposed scheduled arrival and departure times with sufficient dwell time for the boarding and detraining of passengers. These officials also indicted that the proposed service could be implemented immediately upon request without any disruption to the present service, or the newly scheduled services effective on 29 October 1978. It has been confirmed that CPR has sufficient storage facilities between runs for the RDC units that would be required for the proposed service.

Proposed Schedule For Rail Passenger Services

(London to) Cambridge to Toronto	
Morning:	
Departure from London	0630
Departure from Cambridge	0730
Arrival at Toronto	0830
Afternoon:	
Departure from London	1630
Departure from Cambridge	1730
Arrival at Toronto	1830
Toronto to Cambridge (to London)	
Afternoon:	
Departure from Toronto	1730
Arrival at Cambridge	1830
Arrival at London	1930
Evening:	
Departure from Toronto	2330
Arrival at Cambridge	0030
Arrival at London	0130

Also—see pages 15–18 (inclusive) of Brief by Mr. Lee Palvetzian, 21 September 1978

Present Schedule of Freight Trains

Departure from London	Arrival in Toronto
0030	0250
0310	0545
0500	0830
0830	1305
1300	1525
1420	1650
1830	2100
2105	0005

La gare Union

Les compagnies ferroviaires coordonnent les mouvements de tous les trains qui arrivent et partent de la gare Union de Toronto, y compris les trains «GO». Leur juridiction et contrôle exclusifs sur les trains qui utilisent la gare Union s'étendent de la rue Bathurst dans l'ouest de la ville, jusqu'à la Don River dans l'est. Le chef de gare et le surintendant des terminus ferroviaires ont confirmé qu'il serait possible d'accommoder un train autorail de trois locomotives aux heures d'arrivée et de départ proposées, en accordant suffisamment de temps pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs. Ces responsables ont également indiqué que, sur demande, le service en question pourrait commencer immédiatement sans bouleverser le service actuel ou les nouveaux horaires qui entreront en vigueur le 29 octobre 1978. Il a été confirmé que le CP disposait d'espace suffisant pour entreposer entre les voyages, les trains affectés à ce service.

Horaire proposé pour le service de transport ferroviaire voyageurs

De London à Cambridge et Toronto	
Matinée:	
Départ de London	06h30
Départ de Cambridge	07h30
Arrivée à Toronto	08h30
Après-midi:	
Départ de London	16h30
Départ de Cambridge	17h30
Arrivée à Toronto	18h30
De Toronto à Cambridge et London	
Après-midi:	
Départ de Toronto	17h30
Arrivée à Cambridge	18h30
Arrivée à London	19h30
Soirée:	
Départ de Toronto	23h30
Arrivée à Cambridge	00h30
Arrivée à London	01h30

Voir également les pages 15 à 18 inclusivement, du mémoire de M. Lee Palvetzian, 21 septembre 1978.

Horaire actuel des trains marchandises

Départs de London	Arrivées à Toronto
00h30	02h50
03h10	05h45
05h00	08h30
08h30	13h05
13h00	15h25
14h20	16h50
18h30	21h00
21h05	00h05

Departure from Toronto	Arrival in London
0400	0630
0500	0730

Passing Tracks In Galt Subdivision

Station	CPR Mileage	Siding Capacity In Feet	Car Capacity	
Quebec St.	113.1	Yard	Yard	
Nissouri	104.1	6350	112	
Zorra	94.9	6485	115	
Coakley	86.5	6441	114	
Brantford	79.1	6008	106	
Wolverton	69.5	6209	110	
Orrs Lake	60.6	6031	106	
Killean	55.8	6110	108	
Puslinch	45.6	6256	111	
Guelph				
Jct. (a)	40.3	3688	N-64	Double Track
(b)	38.5	4213	S-73	
Milton	32.2	3413	E-69	Double Track
		3510	W-61	
Streetsville	21.2	2496	W-42	Double Track
Cambridge Station 57 mile				

Facilities and Equipment

A. Rail System (Tracks)

All of the rail facilities between the said points including tracks, crossings, signals, switching and communications equipment are in excellent condition. Absolutely no major expense has to be incurred to accomodate the immediate restoration of rail passenger service along the entire route from Toronto to London.

B. Vehicles

As indicated in Mr. Palvetzian's initial brief of 21 September 1978, absolutely no expense is necessary for the purchasing of new equipment on the servicing of existing vehicles. There are thirteen RDC Units in the Glen Yard in Montreal which have been totally renovated and serviced, and are available for immediate service. There are five additional RDC Units that require such minor repair work that they could be made available for service within a few days.

It is submitted that approximately four to six of these Units would be required to adequately accomodate the proposed service. Certainly Cambridge should have access to these Units which have been in storage for a year, and to date, have not been designated for use in the immediate future.

These Units have been specifically designated to provide fast efficient service, capable of moving large numbers of travelers in a minimum amount of time over a short to medium route. The proposed use is the exact type of route the RDC Unit was designed to service.

C. Stations

1. Union Station—Toronto

Officials from Toronto Terminals Railway Company have confirmed that the proposed service can be accomodated

Départs de Toronto	Arrivées à London
04h00	06h30
05h00	07h30

Voies d'évitement à la subdivision de Galt

Gare	Point milliaire du CP	Longueur de la voie d'évitement en pieds	Capacité de locomotive	
Rue Québec	113.1	Cour	Cour	
Nissouri	104.1	6350	112	
Zorra	94.9	6485	115	
Coakley	86.5	6441	114	
Brantford	79.1	6008	106	
Wolverton	69.5	6209	110	
Orrs Lake	60.6	6031	106	
Killean	55.8	6110	108	
Puslinch	45.6	6256	111	
Guelph				
Jct. (a)	40.3	3688	N-64	Voie double
(b)	38.5	4213	S-73	
Milton	32.2	3413	E-69	Voie double
		3510	W-61	
Streetsville	21.2	2496	W-42	Voie double
Cambridge Station 57 mile				

Installations et Équipement

A. Réseau ferroviaire (Voies)

Toutes les installations entre les points en question, y compris les voies, traverses, dispositifs de signalisation, équipement d'aiguillage et de communications, sont en excellente condition. Absolument aucune dépense majeure n'est nécessaire pour établir un service ferroviaire voyageurs le long de la ligne entre Toronto et London.

B. Locomotives

Tel qu'indiqué dans le premier mémoire de M. Palvetzian en date du 21 septembre 1978, aucun investissement ne serait requis pour l'achat de nouvel équipement pour mettre les locomotives existantes en service. Les treize locomotives d'autorail, présentement dans la cour Glen à Montréal, ont été complètement rénovées et remises en état, et sont disponibles immédiatement. Les cinq autres ne nécessitent que des réparations mineures, et pourraient être remises en service dans l'espace de quelques jours.

Nous estimons que de quatre à six de ces locomotives seraient nécessaires pour fournir le service proposé adéquatement. Il nous semble qu'elles pourraient être mises à la disposition des habitants de Cambridge étant donné qu'elles sont en entreposage depuis un an, et qu'à l'heure actuelle, on ne projette pas de les utiliser dans un avenir rapproché.

Elles ont été conçues en vue d'un service rapide et efficace, et pour transporter un grand nombre de voyageurs en aussi peu de temps que possible sur des courtes et moyennes distances. Un service d'autorail est tout indiqué pour le type de trajet proposé.

C. Les gares

1. La gare Union à Toronto

Les responsables des terminus ferroviaires ont confirmé qu'ils pourraient fournir le service en question avec l'équipe-

with existing equipment without the disruption of any of the present services. All of the facilities and amenities at Union Station would be available to passengers.

2. Cambridge

The existing station is structurally sound and all of the necessary facilities and equipment to accommodate the immediate restoration of rail passenger service is available. Presently, the station is open twenty-four hours a day and is occupied by CPR operations personnel. Prior to the termination of passenger service in Galt in 1971, operations personnel sold tickets to passengers. These people could again provide this service, thus alleviating the necessity of hiring additional employees.

To make the surroundings of the waiting room more aesthetically pleasing, it is submitted that consideration be given to decorating this area at a very minimal cost, i.e., painting. If VIA Rail or CPR officials are reluctant to consider same, the writer has received preliminary indications from local business executives that their companies may be willing to donate funds to offset the costs incurred to decorate the waiting room facility.

3. London

This building is also structurally sound and has all the necessary facilities and equipment to accomodate the immediate restoration of rail passenger service. Dispatchers presently occupy a portion of the main floor of the building and the second floor is occupied by a number of CPR employees. The waiting room facility has not been open for some time. If this facility were made available to passengers, minimal costs would be incurred to decorate. None of the present CPR employees occupy this specific area. It would therefore be necessary to employ someone to sell tickets. It is suggested that the waiting room facility be opened and a ticket seller made available on a restricted time basis; possibly one hour prior to the scheduled arrival and departure times.

Summary

It is the writer's understanding that prior to obtaining approval to implement a new service, government and rail officials conduct extensive studies to determine the feasibility of the proposed service, and if same is warranted. To conduct these studies and prepare the necessary reports would take many months, or even years to complete. The needs and demands of the citizens of Cambridge for the restoration of rail passenger service are both very evident and immediate.

It is submitted that the most meaningful study that would accurately reflect the performance of the proposed service would be achieved by immediately implementing the proposed service on a trial basis for a temporary period of time. This would allow officials to monitor the performance of the proposed service. If additional information were required, studies to obtain same could be conducted while the service is in operation.

It is submitted that this proposal is a rational approach and that it is feasible for the following reasons:

ment existant, sans bouleverser aucun des services actuels. Toutes les installations et services accessoires de la gare Union seraient disponibles aux voyageurs.

2. La gare de Cambridge

Du côté structure, la gare de Cambridge est en bon état, et toutes les installations et l'équipement nécessaires sont disponibles pour rétablir immédiatement le service ferroviaire voyageurs. La gare est présentement ouverte vingt-quatre heures par jour et est occupée par des employés du CP préposés aux opérations. Avant la discontinuation du service voyageurs de Galt en 1971, c'était le personnel préposé aux opérations qui vendait les billets aux voyageurs. Il pourrait encore le faire pour éviter la nécessité d'embaucher des employés additionnels.

Nous suggérons que l'on examine la possibilité de redécorer la salle d'attente pour la rendre plus agréable du côté esthétique. Pour garder les coûts au minimum, il suffirait de la repeindre. Si les officiers de VIA Rail ou du CP hésitent devant cette dépense, l'auteur a reçu des offres de certains exécutifs de compagnies qui seraient disposés à faire des dons pour couvrir les montants nécessaires à la décoration de la salle.

3. La gare de London

Cet édifice est également en bon état du côté structure, et a toutes les installations et l'équipement nécessaires pour rétablir le service voyageurs immédiatement. Des commis-répartiteurs occupent présentement une partie du rez-de-chaussée, et quelques employés du CP occupent le premier étage. La salle d'attente ne sert plus depuis un bon moment. Pour la remettre à la disposition des voyageurs, il suffirait d'affecter des sommes minimales à la décoration. Aucun des employés du CP n'occupe cette partie de la gare. Par conséquent, il faudrait embaucher quelqu'un pour vendre les billets. Nous suggérons de rouvrir la salle d'attente, et de préposer quelqu'un à la vente des billets à certaines heures; possiblement une heure avant chaque départ et arrivée.

Sommaire

L'auteur croit savoir qu'avant d'obtenir une approbation de mise en œuvre d'un nouveau service, le gouvernement et les officiers des compagnies ferroviaires effectuent des études en vue d'établir l'opportunité du service proposé, et s'il est justifié. De telles études et la préparation des rapports qui s'ensuivent prendraient plusieurs mois, ou même plusieurs années. Les habitants de Cambridge demandent le rétablissement immédiat du service de transport ferroviaire voyageurs dont ils ont besoin.

Nous sommes d'avis que l'étude la plus utile pour permettre aux responsables d'évaluer adéquatement la performance du service proposé, serait de mettre celui-ci en opération sur une base temporaire pendant une certaine période de temps. S'ils voulaient obtenir des informations additionnelles, ils pourraient effectuer des études pendant que le service est en opération.

Nous estimons que la présente est rationnelle, et qu'elle est faisable compte tenu des facteurs suivants:

(*a*) no cost is involved to implement the service

(*b*) all necessary equipment is available

(*c*) all facilities and equipment are in excellent condition

(*d*) service can be implemented immediately

(*e*) no disruption to existing services would result

(*f*) scheduled times are very attractive and appealing to potential travelers

(*g*) the largest potential market of rail passengers is in this area

(*h*) fastest and most efficient service from London to Toronto would be provided

(*i*) the immediate demands and needs of thousands of travelers would be satisfied.

It should be noted that the total population of the communities this route would service is in excess of 3.34 million people. The present runs between London and Toronto have achieved a market increase in the numbers of rail travelers, indicating a great demand in rail passenger service between these two cities.

These factors coupled with the aforementioned points, certainly warrant VIA Rail to allocate only six of the available eighteen RDC Units for the Cambridge route which would result in an improved service for millions of potential rail travelers. It is now VIA Rail Canada Inc. that has the subject Units at its disposal by virtue of the operating agreements signed with CN and CP Rail on the 29th day of September 1978. Accordingly , it is requested that VIA Rail immediately recommend the implementation of the subject proposal.

Thank you.

(*a*) aucune dépense n'est nécessaire pour mettre le service en opération;

(*b*) tout l'équipement requis est disponible;

(*c*) toutes les installations et l'équipement sont en excellente condition;

(*d*) le service peut commencer immédiatement;

(*e*) les services existants n'en seraient pas affectés;

(*f*) les horaires sont très intéressants et attireraient des voyageurs;

(*g*) c'est dans cette région où se trouve le plus grand nombre de voyageurs potentiels pour le transport ferroviaire;

(*h*) on pourrait donner le service le plus rapide et le plus efficace entre Toronto et London;

(*i*) les besoins immédiats et les demandes de milliers de voyageurs seraient satisfaits.

Il est à remarquer que la population totale des communautés que cette ligne desservirait se chiffre à plus de 3.34 millions d'habitants. Les trains qui font présentement le trajet entre London et Toronto ont enregistré une augmentation marquée du nombre de voyageurs, ce qui indique que les services ferroviaires voyageurs sont en grande demande entre ces deux villes.

Compte tenu de ces facteurs et des autres points susmentionnés, VIA Rail serait certainement justifiée d'affecter seulement six des dix-huit locomotives disponibles à la route de Cambridge pour donner un meilleur service à des millions de voyageurs potentiels. C'est VIA Rail Canada Inc. qui dispose de ces locomotives en vertu des accords signés par le CN et le CP le 29 septembre 1978. Conséquemment, nous demandons que VIA Rail recommande la mise en œuvre immédiate de la proposition ci-dessus.

Merci.

APPENDIX "13-S"

March 27, 1984

4 Crestwood Drive
P.O. Box 582
Rothesay, N.B.
E0G 2W0

The Clerk
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Re: VIA RAIL CANADA INC.

Dear Sirs:

I would like to inform the committee that I for one would like to see Canada's national rail passenger service offer a network of safe, convenient train travel for people of all walks of life.

Discusion should focus on 4 topics:

1. Safety
2. Convenience
3. The Atlantic Limited
4. Proposal for the Maritimes

1. SAFETY:

There are many people who do not have travel by air because they simply do not trust the reliability of airplanes. For example, the Air Canada-Cincinnati disaster, the Air Canada Gimli Glide Fuel Problem, and the aborted takeoff and fire aboard the Pacific Western Airliner last week are bound to cause some rethinking in many people's minds about air travel. It must cause more people to turn to ground transportation after every major incident. On the other hand the rate of deaths on passenger trains is very low.

2. CONVENIENCE:

VIA RAIL should ensure that major cities are accessible without travelling far by bus or without having an overnight stay in order to make connections. Moncton to Sydney requires an overnight stop in Truro. A 350-mile trip now consumes 2 days. Saint John to Montreal now takes 19 hours instead of the former 12 hours. VIA RAIL should ensure that passengers are comfortable with day-niter service and dining car service.

3. THE ATLANTIC LIMITED:

VIA RAIL should reintroduce the ATLANTIC LIMITED to connect New Brunswick's largest industrialized city called SAINT JOHN with the shortest possible route to MONTREAL. Saint John and Fredericton, New Brunswick's Capitol have a combined population including their suburbs of nearly 250,000 people. It should be pointed out that it was once possible to ride to Montreal overnight, carry out one's business during the next day,

APPENDICE «13-S»

le 27 mars 1984

4 Crestwood Drive
C.P. 582
Rothesay, N.-B.
E0G 2W0

Le greffier
Comité permanent des transports et
des communications
Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Objet: VIA RAIL CANADA INC

Messieurs,

J'aimerais informer le comité que je souhaiterais quant à moi voir le service ferroviaire national de passagers du Canada offrir aux gens de toutes conditions un réseau de transport sûr et pratique.

La discussion devrait se concentrer sur 4 sujets:

1. la sécurité
2. la commodité
3. l'Atlantic Limited
4. la proposition pour les Maritimes

1. SÉCURITÉ:

Il y a beaucoup de gens qui ne prennent pas l'avion parce qu'ils ne lui font tout simplement pas confiance. Ainsi, après la catastrophe d'Air Canada à Cincinnati, la panne sèche et le vol d'Air Canada à Gimli, le décollage avorté et l'incendie à bord de la Pacific Western la semaine dernière, beaucoup de personnes vont nécessairement se reposer des questions à propos du transport aérien. Chaque incident important doit inciter davantage de gens à se tourner vers le transport terrestre. Pour les trains de passagers, le taux de décès est par contre très faible.

2. COMMODITÉ:

VIA RAIL devrait donner la possibilité de se rendre dans les principales villes sans qu'on ait à faire un long voyage en autobus ou à attendre jusqu'au lendemain la correspondance. Pour aller de Moncton à Sydney, il faut passer une nuit à Truro. Un voyage de 350 milles prend maintenant deux jours. Pour se rendre de Saint-Jean à Montréal, il faut maintenant 19 heures au lieu de 12. VIA RAIL devrait veiller au confort des passagers en leur offrant un service jour et nuit et des wagons-restaurants.

3. L'ATLANTIC LIMITED:

VIA RAIL devrait rétablir l'ATLANTIC LIMITED pour relier la principale ville industrielle du Nouveau-Brunswick, SAINT-JEAN, à la ligne la plus directe vers MONTRÉAL. Saint-Jean et Fredericton, la capitale du Nouveau-Brunswick, comptent ensemble, banlieues comprises, près de 250 000 habitants. Il faut souligner qu'à une époque il était possible d'aller à Montréal par le train de nuit, de traiter ses affaires le lendemain, et de repren-

and board the train that night returning the next day ready for work. The air traveller will also get his work done in one day if he can limit it to 5 hours. At the same time the train treveller will have a full 8-hour day in which to get his work accomplished. City-centre to City-centre is very fast and efficient by train.

4. PROPOSAL:

I propose that a reversal of roles played by VIA OCEAN and The ATLANTIC LIMITED be undertaken. It seems to me that more people would be served on the Atlantic route by a factor of at least 2.5. The Railliner service should start in Campbellton and feed passengers into Moncton to meet the ATLANTIC LIMITED. This role reversal does not require any new equipment but merely a reassignment of schedules. This reassignment does have a benefit for Nova Scotia passengers in that their travelling time to Montreal will be shorter by 4-5 hours. (A major factor when travelling with small children.)

While this proposal means the demise of VIA OCEAN the past performance of the ATLANTIC LIMITED which was packed full many days during the winter and carried about 500 passengers each way in the summer months would certainly justify the running of the ATLANTIC LIMITED under new terms.

Yours truly
Norman D. Niles

dre le train dans la soirée pour être de retour au travail le jour suivant. Celui qui prend l'avion finira aussi son travail s'il peut tout faire en 5 heures. Mais celui qui voyage en train disposera d'une journée complète de 8 heures pour faire le sien. Le voyage de centre-ville à centre-ville est très rapide et efficace par train.

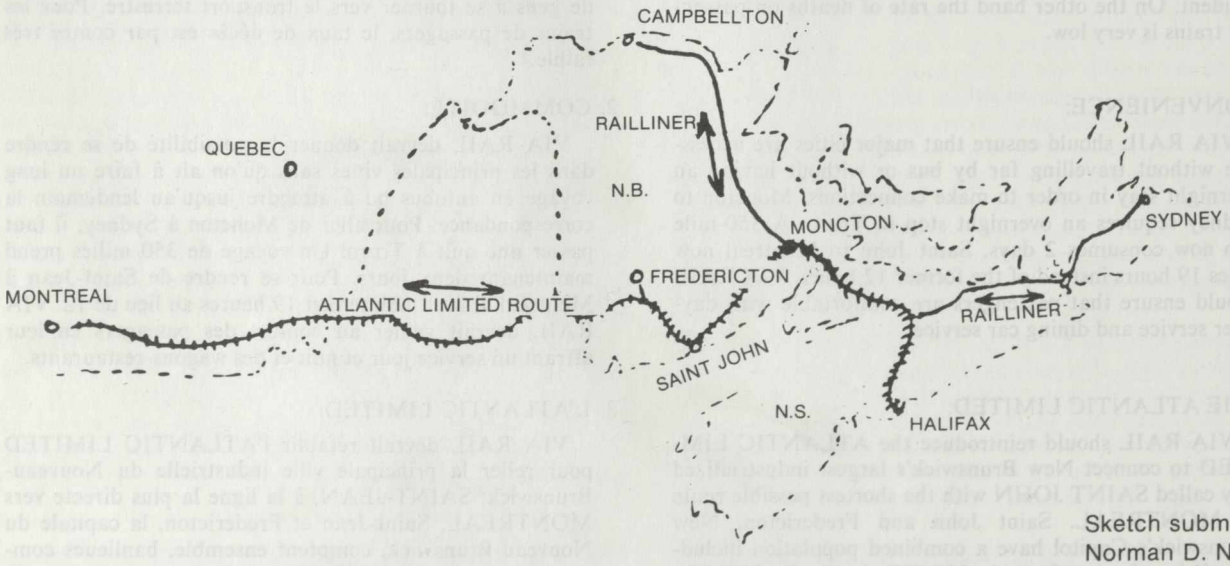
4. PROPOSITION:

Je propose d'inverser les rôles de VIA OCEAN et de l'ATLANTIC LIMITED. Il me semble que l'on servirait au moins 2,5 fois plus de gens sur le trajet de l'Atlantique. Le Railliner devrait démarrer de Campbellton et amener les gens à Moncton, à la jonction de l'ATLANTIC LIMITED. Ce renversement des rôles n'exige aucun nouvel équipement, seulement réorganisation d'itinéraire. Cette réorganisation présente un avantage pour les passagers de la Nouvelle-Écosse, qui vont mettre 4 ou 5 heures de moins pour arriver à Montréal (une considération importante quand on voyage avec de jeunes enfants).

Bien qu'un tel projet signifie la fin de VIA OCEAN, le bilan passé de l'ATLANTIC LIMITED, souvent plein à craquer les journées d'hiver et transportant 500 passagers environ dans chaque sens les mois d'été, justiferait certainement le nouveau mode d'opération de l'ATLANTIC LIMITED.

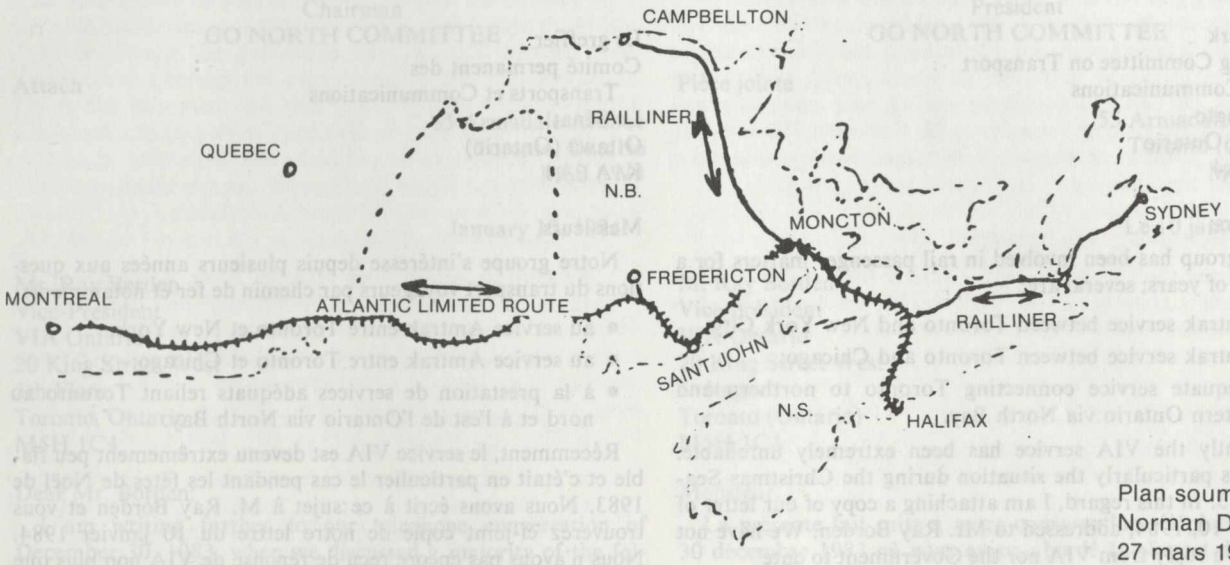
Votre dévoué
Norman D. Niles

ATLANTIC LIMITED PROPOSAL FOR RESCHEDULING ROUTES IN THE ATLANTIC REGION



Sketch submitted by
Norman D. Niles
March 27, 1984

RÉORGANISATION D'ITINÉRAIRES PROPOSÉE POUR L'ATLANTIC LIMITED DANS LA RÉGION ATLANTIQUE



Plan soumis par
Norman D. Niles
27 mars 1984

APPENDIX "13-T"

55 Armadale Avenue
Toronto, Ontario
M6S 3W9

March 29, 1984

The Clerk
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Sirs:

Our group has been involved in rail passenger matters for a number of years; several are:

- Amtrak service between Toronto and New York City;
- Amtrak service between Toronto and Chicago;
- adequate service connecting Toronto to northern and eastern Ontario via North Bay.

Recently the VIA service has been extremely unreliable. This was particularly the situation during the Christmas Season, 1983. In this regard, I am attaching a copy of our letter of January 10, 1984, addressed to Mr. Ray Borden. We have not received a reply from VIA nor the Government to date.

In short, there are several actions that the Government can take immediately at a reasonable cost:

—pass legislation to properly constitute VIA Rail, so that it will be in a stronger position to negotiate with the railways;

—change the CTC Costing Order. Amtrak pays the operating railways about 30 per cent of its annual budget, whereas VIA pays approximately 65 per cent of its budget. The CTC should reissue its Costing Order so that it is more in line with the Amtrak situation;

—the Minister of Transport and VIA would be well advised to spend a great deal of time in the United States studying Amtrak's general successes. For example, years ago, as well as ordering a substantial fleet of new equipment, Amtrak converted much of its old steamheated equipment to electric heat. Unfortunately, VIA management was not equally astute, and still does not appear to have a handle on its existing and future equipment needs;

—establish dependable transcontinental service, either by new doubledeck equipment, electrification of the existing "Canadian" equipment or a combination of each;

—re-establish immediately "The Atlantic" to connect Montreal with Saint John and Halifax. Jean L. Pepin should never have cancelled this important train. In October, 1982, when I rode this train there were over 500 passengers in 16 cars. The need was and is still obvious.

APPENDICE «13-T»

55 Armadale Avenue
Toronto (Ontario)
M6S 3W9

Le 29 mars 1984

Le greffier
Comité permanent des
Transports et Communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Messieurs,

Notre groupe s'intéresse depuis plusieurs années aux questions du transport voyageurs par chemin de fer et notamment:

- au service Amtrak entre Toronto et New York;
- au service Amtrak entre Toronto et Chicago;
- à la prestation de services adéquats reliant Toronto au nord et à l'est de l'Ontario via North Bay.

Récemment, le service VIA est devenu extrêmement peu fiable et c'était en particulier le cas pendant les fêtes de Noël de 1983. Nous avons écrit à ce sujet à M. Ray Borden et vous trouverez ci-joint copie de notre lettre du 10 janvier 1984. Nous n'avons pas encore reçu de réponse de VIA non plus que du gouvernement.

Pour résumer, disons qu'il y a plusieurs mesures que le gouvernement peut prendre immédiatement à un coût raisonnable:

—adopter une loi consitituve de VIA Rail pour que cette société se trouve dans une position plus solide pour négocier avec les chemins de fer;

—modifier l'Ordonnance de la CCT. Amtrak rembourse aux chemins de fer exploitants environ 30 p. 100 de son budget annuel tandis qu'il en coûte à VIA 65 p. 100 de son budget. La CCT doit réviser son Ordonnance de façon à réduire l'écart qui sépare VIA d'Amtrak;

—il serait bon que le ministre des Transports et VIA aillent passer un bon moment aux États-Unis pour y découvrir le secret de la réussite d'Amtrak. Il y a quelques années, par exemple, Amtrak a non seulement renouvelé en grande partie son parc mais il a également reconverti à l'électricité son vieux matériel fonctionnant à la vapeur. Malheureusement, la direction de VIA ne s'est pas montrée aussi avisée et ne semble pas encore maîtriser ses besoins actuels et futurs en matière de matériel;

—mettre en place un service transcontinental sûr en ayant recours au matériel à deux niveaux, à l'électrification du matériel «canadien» existant ou à une combinaison des deux;

—rétablir immédiatement «l'Atlantique» pour relier Montréal à Saint-Jean et à Halifax. Jean-Luc Pepin n'aurait jamais dû supprimer ce train dont le rôle était primordial. En octobre 1982, lorsque j'ai pris ce train, il y avait plus de 500 voyageurs dans 16 voitures. De toute évidence, il était et est encore indispensable.

We appreciate your assistance and would be pleased to meet with the Committee as required. I can be reached at (416) 762-6060 during the evenings.

Yours truly,

Peter F. Oehm
Chairman
GO NORTH COMMITTEE

Attach

55 Armadale Avenue
Toronto, Ontario
M6S 3W9

January 10, 1984

Mr. Ray Borden
Vice-President
VIA Ontario
20 King Street West
5th Floor
Toronto, Ontario
M5H 1C4

Dear Mr. Borden:

I am writing further to our telephone conversation of December 30, 1983, when we discussed a majority of the following concerns:

1.0 *Ottawa-Chalk River—North Bay-Sudbury Corridor*

The services in this Corridor and the Toronto-Timmins Corridor have been the subject of study after study with very little subsequent action. An exception is the Ontario Government's excellent Northlander service between Timmins and Toronto. We all know what is required; no more studies are necessary.

We set out a detailed plan whereby Trains 177 and 178 between Ottawa and Sudbury could be upgraded. A major element in this plan is the integration of Trains 177 and 178 with the Northlanders at North Bay. Unfortunately, integration is not achieved in the October 30, 1983, schedule.

The services provided by Trains 177 and 178 are totally inadequate. For example, on October 7, 1983, Train 177 hit a truck at Pembroke and after great delay the passengers were distributed westward by bus. VIA did not make any attempt to bring a Railiner to Sudbury on "The Canadian" to be available there for Train 178's operation eastward on Saturday. Instead buses were used. On December 28, 1983, Larry Eyres reports as follows. There was so much traffic offering that he barely got a seat on Train 177 to Sudbury. Substantial overflow traffic was handled by buses. If the people wanted to travel by bus, they would have chosen that mode.

With the years and experience of CP and VIA in this Corridor, there is no excuse for equipment not being available.

Nous vous saurions gré de nous apporter votre aide et nous serions heureux de rencontrer le comité, au besoin. L'on peut me joindre le soir à cet effet au numéro (416) 762-6060.

Je vous remercie par avance et vous prie d'agréer, Messieurs, mes sincères salutations.

Peter F. Oehm
Président
GO NORTH COMMITTEE

Pièce jointe

55 Armadale Avenue
Toronto (Ontario)
M6S 3W9

Le 10 janvier 1984

M. Ray Borden
Vice-président
VIA Ontario
20 King Street West
5e étage
Toronto (Ontario)
M5H 1C4

Monsieur,

La présente fait suite à notre conversation téléphonique du 30 décembre 1983 où nous avons abordé la plupart des questions suivantes:

1.0 *Couloir Ottawa-Chalk River—North Bay-Sudbury*

Les services ferroviaires dans ce couloir et dans le couloir Toronto-Timmins ont fait l'objet d'une montagne d'études qui ont débouché sur bien peu de mesures concrètes, si l'on excepte l'excellent service du «Northlander» du gouvernement de l'Ontario, entre Timmins et Toronto. Nous savons tous ce qui nous convient et il n'est pas nécessaire d'entreprendre d'autres études.

Nous avons établi un plan détaillé qui propose l'amélioration du service des trains 177 et 178 entre Ottawa et Sudbury. L'élément crucial de ce plan est que les trains 177 et 178 assurent la correspondance avec le «Northlander» à North Bay. Malheureusement, si l'on en croit l'horaire du 30 octobre 1983, cette intégration n'a pas été faite.

Les services assurés par les trains 177 et 178 sont absolument inadéquats. Le 7 octobre 1983, par exemple, le train 177 heurta un camion à Pembroke et après un retard considérable, les voyageurs furent transportés vers l'Ouest par autocar. VIA n'essaya même pas d'amener une automotrice à Sudbury sur «le Canadien» pour permettre aux voyageurs de prendre le train 178 en direction de l'Est, le samedi. On a préféré avoir recours à des autocars. Le 28 décembre 1983, Larry Eyres nous signale les faits suivants. Il y avait tant de voyageurs que c'est tout juste s'il se trouva un siège dans le train 177 à destination de Sudbury. On transporta par autocar un grand nombre de voyageurs qui ne purent trouver place dans le train. Or si ces gens avaient voulu voyager par autocar, c'est à la gare routière qu'ils se seraient rendus.

Compte tenu du nombre d'années de service et de l'expérience du CP et de VIA dans ce couloir, il est inexcusable

The services of Trains 177 and 178 are desperately in need of immediate improvement (The Spring Timetable Change).

Due to drastic delays in the operation of the eastbound "Canadian", Larry Eyres was forced to take a bus between Sudbury and North Bay to connect there with Train 128 to Toronto on December 29, 1983. This substantial train was packed, even though we understand the Government is anxious to cancel it. As we have said many times, what Trains 128 and 129 need is upgrading, with proper connections, particularly in the summer, at Cochrane. We sincerely hope a *positive* approach will be taken *soon* toward these trains.

2.0 *Toronto to London Services*

During the Christmas period elderly friends and relatives used these services and the performance was utterly disgusting, for an agency and its predecessors that have operated passenger services for well over 100 years?

The following are several examples:

- On December 24, 1983, Train 71 operated with GO Transit Double Decker equipment. The train was due to leave Toronto at 9:00 a.m. It finally left at approximately 9:40 a.m. It was due in London at 11:05 a.m. and finally arrived there well after Noon.

- On December 26, 1983, Train 74 was due to leave London at 13:00. Mr. & Mrs. Jack Coghill arrived at VIA London and bought their tickets at 12:15. At 12:45 an announcement came over the PA that Train 74 from Windsor was cancelled and that some passengers could be accommodated on Train 84 departing London at 13:40, and that particular preference would be given to those passengers connecting beyond Toronto. Train 84 was due in Toronto at 16:00 and finally arrived at approximately 17:10. Mr. and Mrs. Coghill are an elderly couple and they had to stand most of the way to Toronto. These circumstances are not acceptable:

  —why was Train 74 cancelled?

  —why were the passengers not advised earlier that Train 74 was cancelled?

  —why wasn't equipment rushed from Toronto to short turn at London to accommodate the crowds there? It must have been known well in advance that Train 74 would be cancelled.

  —why was no effort made to find seats for elderly passengers?

- On December 26, 1983, Train 666 due to leave London for Kitchener and Toronto at 12:20, was still sitting in London at 13:50. Why would this happen? This is an extreme wait again, particularly for senior citizens.

qu'on ne dispose pas du matériel requis pour assurer un service adéquat. La situation est désespérée et il faut immédiatement améliorer les services des trains 177 et 178 (modifier l'horaire du printemps).

A cause d'extraordinaires retards dans le fonctionnement du «Canadien» allant vers l'Est, Larry Eyres a été contraint de prendre un autocar entre Sudbury et North Bay où il devait prendre le 29 décembre 1983 le train 128 en direction de Toronto. Ce train, pourtant assez grand, était bondé, et le gouvernement tient absolument à le supprimer. Nous l'avons déjà répété souvent, ce qu'il faut pour les trains 128 et 129, c'est améliorer leurs services en leur assurant les correspondances appropriées en particulier au cours de l'été, à Cochrane. Nous espérons sincèrement que l'on adoptera *bientôt* un point de vue *positif* à l'égard de ces trains.

2.0 *Le service Toronto-London*

Pendant la période des fêtes de Noël, des amis et des parents âgés ont utilisé ces services et si l'on considère que VIA et ses prédécesseurs exploitent le service voyageurs depuis plus de 100 ans, il y a de quoi être particulièrement révolté!

Voici plusieurs exemples pour étayer notre propos:

- Le 24 décembre 1983, le train 71 fonctionnait avec le matériel de banlieue, à deux niveaux, de la compagnie GO. Le train devait quitter Toronto à 9 h du matin. Il partit finalement vers 9 h 40. Il devait arriver à London à 11 h 05 et il atteignit finalement sa destination bien après midi.

- Le 26 décembre 1983, le train 74 devait quitter London à 13 h. M. et Mme Jack Coghill arrivèrent à la gare VIA de London et achetèrent leurs billets à 12 h 15. A 12 h 45, on annonçait par haut-parleur que le train 74 de Windsor avait été annulé et que certains voyageurs pourraient prendre place dans le train 84 qui quittait London à 13 h 40. On signalait qu'on donnerait la préférence aux voyageurs qui avaient une correspondance à prendre au delà de Toronto. Le train 84 était attendu à Toronto à 16 h et arriva finalement vers 17 h 10. M. et Mme Coghill sont un couple âgé et ils sont restés debout pendant presque toute la durée du trajet en direction de Toronto. Cette situation est inacceptable:

  —pour quelle raison le train 74 a-t-il été annulé?

  —pourquoi les voyageurs n'ont-ils pas été prévenus plus tôt de l'annulation du train 74?

  —pourquoi n'a-t-on pas envoyé d'urgence de Toronto un autre train à destination de London pour recueillir le surplus de voyageurs?

  On devait savoir longtemps à l'avance que le train 74 serait annulé. Pourquoi n'a-t-on pas fait un effort pour trouver un siège à des voyageurs âgés?

- Le 26 décembre 1983, le train 666 qui devait quitter London à 12 h 20 pour se rendre à Kitchener et Toronto était encore en gare de London à 13 h 50. Pourquoi des retards semblables? Là encore, c'est une période d'attente extrêmement longue, en particulier pour des personnes âgées.

- On December 30, 1983, Train 77, due to depart Toronto for Windsor at 17:00 still had not left Toronto at 22:00. This is scandalous!
- Again, on December 30, 1983, Train 78, due to depart from Glencoe at 19:17, departed at 21:05 for an after midnight arrival in Toronto.

3.0 *Ottawa to Toronto*

On January 1 and 2, 1984, Mr. Tony Lewis could not obtain a single seat reservation on any train between these points, even though he tried to make the reservations as early as December 30, 1983. Surely, given this level of demand, more coaches should have been added to existing trains or additional trains could have been added to accommodate the increased passenger demand over the holiday season. As a result, Mr. Lewis had to travel by air from Ottawa to Toronto at a substantial difference in cost.

4.0 *Toronto to New York City Service*

We of course are delighted that this service has been started. We realized at the beginning that it was not an optimum service, but decided that a shakedown period was required. We are sad to note that no improvements have been made and that the following problems still remain:

- The elapsed time between Toronto and New York City is too long. We are thoroughly convinced that the schedule could be improved by at least 2 hours. VIA and Amtrak should strongly press the railways concerned for better schedules. The track in both countries is first class and is capable of higher speeds.

- The Customs/Immigration system is slow and cumbersome. The ways to improve these services are obvious and we have discussed them before. Both Governments should be pressed to improve their services substantially and reduce the delay times at Niagara Falls, Ontario, and New York.

- Overnight service in both directions should also be established between Toronto and New York City. This need not take years of planning nor involve great capital expenditures. As has been recommended by many agencies, a connection from Toronto could easily be made at Buffalo (Depew) with Amtrak's Trains 48 and 49 "the Lakeshore Limited", which currently operates between New York City and Chicago, via Buffalo and Cleveland. It is recognized that a schedule change to Train 48 would be required at this train's schedule has just been changed recently. We strongly urge VIA and Amtrak to institute an overnight service. In support of our request, we are enclosing recent letters we received from Mr. A. D. Mosher. We feel also that Mr. Mosher's suggestions regarding tourism should be actively pursued.

5.0 *VIA's Ski Specials*

Please refer to Attachment A which is self explanatory. This article makes you wonder if there is any common sense

- Le 30 décembre 1983, le train 77 qui devait quitter Toronto à destination de Windsor à 17 h était encore en gare de Toronto à 22 h. C'est proprement scandaleux.
- Le 30 décembre 1983, encore, le train 78, qui devait quitter Glencoe à 19 h 17, partait à 21 h 05 et arrivait à Toronto après minuit.

3.0 *La ligne Ottawa-Toronto*

Les 1er et 2 janvier 1984, M. Tony Lewis fut incapable de réserver une place pour personne seule sur un train entre ces deux villes, bien qu'il s'y fût pris dès le 30 décembre 1983. Il est évident que pour faire face à l'importance de la demande, l'on aurait dû ajouter des voitures additionnelles aux trains actuels ou des trains supplémentaires pour assurer un service qui tienne compte de l'augmentation des voyageurs au cours de la période des vacances. M. Lewis dut donc voyager par avion d'Ottawa à Toronto et payer nettement plus cher qu'il n'avait prévu de le faire.

4.0 *Le service Toronto-New York*

Nous sommes naturellement enchantés que l'on ait entrepris de nous assurer ce service. Nous avons pu voir, au début, que ce n'était pas là un service de qualité supérieure mais nous avons considéré qu'il fallait bien une période d'adaptation. Nous sommes au regret de devoir signaler qu'il n'y a pas eu d'amélioration et que nous sommes encore confrontés aux problèmes suivants:

- La durée du trajet Toronto-New York est trop longue. Nous sommes tout à fait convaincus que l'on pourrait réduire le trajet d'au moins deux heures. VIA et Amtrak devraient faire des pressions sur les chemins de fer concernés pour obtenir de meilleurs horaires. La voie ferrée, tant au Canada qu'aux États-Unis, est en excellent état et peut supporter de plus grandes vitesses.
- Les formalités des douanes et de l'immigration sont lentes et lourdes. Les mécanismes à mettre en place pour améliorer ces services sont évidents et nous les avons présentés auparavant. Il faudrait exercer des pressions sur les deux gouvernements pour qu'ils améliorent nettement leurs services et réduisent le temps d'arrêt à Niagara Falls en Ontario et à New York.
- Il faudrait également établir un service de nuit dans les deux sens entre Toronto et New York. Il est évident que cette initiative ne prendra pas des années de planification et ne nécessitera pas d'importants frais d'immobilisation. Comme de nombreux organismes l'ont recommandé, l'on pourrait facilement assurer une correspondance aux trains en provenance de Toronto à Buffalo (Depew) avec les trains 48 et 49 d'Amtrak, "the Lakeshore Limited", qui assurent actuellement le service entre New York et Chicago via Buffalo et Cleveland. L'on sait qu'il serait nécessaire de modifier l'horaire du train 48 et Amtrak à instituer un service de nuit. A l'appui de notre demande, vous trouverez ci-joint des lettres récentes envoyées par M. A. D. Mosher. Nous pensons également que l'on devrait s'intéresser activement aux propositions de M. Mosher concernant le tourisme.

5.0 *Les forfaits skis de VIA*

Veuillez vous reporter à cet effet à la pièce A qui est tout à fait claire. Cet article nous incite vraiment à nous interro-

exhibited in (1) the design of new passenger equipment, and (2) the design of new ski packages.

In sum, we are extremely upset at VIA's recent dismal performance. VIA has been in existence since 1976 and we expect a great deal better. We, however, recognize that the Federal Government has sadly neglected VIA. There is not even a VIA Rail Act after eight years!

We strongly believe that it would be instructive for VIA and the Canadian Government (MOT) to study to Amtrak success story. We do not think a recital of the obvious measures that the MOT should take vis à vis VIA is necessary. They have been said so often, by so many, with virtually no results; the contrary situation to Amtrak.

We sincerely hope that the Federal Cabinet will soon take the VIA situation in hand and institute *immediate drastic measures* to improve rail passenger services.

Yours truly,

Peter F. Oehm
Chairman
GO North Committee

PFO/bs
Attach

cc The Honourable Lloyd Axworthy
The Honourable Jean Marchand, CTC
Mr. Jesse Flis, MOT Parliamentary Assistant
Mr. K. Post, CTC
Mr. Harold Gilbert, MTC Deputy Minister
Mr. A. D. Mosher
Mr. Jack Coghill
Mr. Larry Eyres
Mr. Tony Lewis
Mr. Wayne Ridley

ATTACHMENT A

The Citizen, Ottawa, Saturday, Dec. 31, 1983

Page Two

VIA'S 'SKI SPECIALS'
MAY GO WITHOUT SKIS
By Robert Wooler
Citizen staff writer

VIA Rail modernization may cause your ski weekend to go downhill fast.

Canada's national passenger rail company has been streamlining its service and the baggage car is now going the route of lace-up ski boots.

ger et nous nous demandons si la compagnie fait preuve de bon sens (1) dans la conception de son nouveau matériel voyageurs et (2) dans la mise au point de nouvelles formules forfaitaires à l'intention des skieurs.

Bref, nous sommes totalement renversés par la triste performance de VIA ces derniers temps. VIA existe depuis 1976 et nous nous attendions à beaucoup mieux. Nous devons cependant reconnaître, à la décharge de VIA, que le gouvernement fédéral a déplorablement négligé la compagnie. Après huit ans d'existence, nous ne disposons même pas d'une loi sur VIA Rail!

Nous pensons vraiment qu'il serait fort instructif pour VIA et pour le gouvernement canadien (MDT) d'étudier la réussite d'Amtrak. Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de dresser la liste des mesures évidentes que le ministère des Transports devrait prendre à l'égard de VIA. Cette liste a été si souvent dressée, par tant de gens, pratiquement en pure perte. Au total, le bilan est exactement le contraire de la situation d'Amtrak.

Nous espérons sincèrement que le cabinet fédéral prendra bientôt la situation en main et mettra en place, *immédiatement, des mesures draconiennes* pour améliorer le service de transport voyageurs par chemin de fer.

Je vous prie d'agréer, messieurs, mes sincères salutations.

Peter F. Oehm
Président
GO North Committee

Pièce jointe

c.c.: L'honorable Lloyd Axworthy
L'honorable Jean Marchand, CCT
M. Jesse Flis, adjoint parlementaire du MDT
M. K. Post, CCT
M. Harold Gilbert, sous-ministre du MTC
M. A. D. Mosher
M. Jack Coghill
M. Larry Eyres
M. Tony Lewis
M. Wayne Ridley

PIÈCE A

The Citizen, Ottawa, le samedi 31 décembre 1983

Page deux

SKIEURS, PROFITEZ DES FORFAITS DE VIA
. . . AVEC OU SANS VOS SKIS
Par Robert Wooler
journaliste du Citizen

La modernisation de VIA Rail peut drôlement raccourcir votre week-end de ski.

La société nationale de transport voyageurs par chemin de fer a rationalisé son service et son fourgon à bagages a été mis au rancart comme vos anciennes chaussures de ski à lacets.

But with the introduction of the new Light Rapid Comfortable (LRC) trains, there's one big problem—no storage space.

For ski enthusiasts that means you can take the rails to the slopes, but your skis aren't guaranteed passage on the same train.

"We'll accept skis on the majority of our trains, but not on some, especially when it's busy," said VIA spokesman Derek Goldthorpe.

"The train is under the control of the conductor and if he deems it's very crowded and dangerous to carry the skis, then they can't be taken on board."

Most LRC trains only have overhead storage space.

Goldthorpe said the best thing to do is to call the station and ask if the train is equipped with a baggage car. If it isn't then you're taking the chance your skis will have to be checked.

On the Ottawa-Montreal run, that could mean a delay of up to seven hours between the time you arrive and your skis follow.

The first passenger train for Montreal leaves at 7:15 a.m. while the first baggage car departs at 2:15 p.m.

Ken Bouchard, a member of the marketing committee of the Ottawa Ski Club and Camp Fortune, said a railway that offers ski packages should be able to carry skis. "For a country that has had the tradition of ski trains in Collingwood and in the Laurentians, I don't think this is acceptable."

Being told that you can put your skis on a later train compounds the problem. Most of the time when you take the train, it goes to the nearest city and then you have to make a connection to get out to the resorts.

Bouchard, who works for Tourism Canada, said "We've been trying to promote winter tourism and VIA Rail is a major participant in the whole tourism business. For them to handicap the industry in this way . . . there's something wrong.

Mais avec l'introduction des nouveaux trains LRC (légers, rapides confortables), il y a une petite ombre au tableau—pas de place pour les bagages.

Les mordus du ski pourront peut-être se rendre en train sur les pentes mais il n'est pas sûr que leurs skis suivront.

«Nous prenons les skis dans la plupart de nos trains mais il arrive parfois, surtout quand il y a trop de monde, que ce ne soit pas possible» a déclaré le porte-parole de VIA, Derek Goldthorpe.

«Le train est sous la responsabilité du conducteur et si celui-ci juge qu'il est trop bondé et qu'il serait dangereux de transporter les skis, il vous est impossible de les emporter.»

La plupart des trains LRC ne sont équipés que de porte-bagages en hauteur.

Goldthorpe nous déclare que la meilleure chose à faire est d'appeler la gare et de demander si le train est doté d'un fourgon à bagages. Si ce n'est pas le cas, vous risquez d'être obligés d'envoyer vos skis par un autre train.

Sur la ligne Ottawa-Montréal, il peut s'écouler jusqu'à sept heures entre le moment de votre arrivée et celui de l'arrivée de vos skis.

Le premier train voyageurs pour Montréal part à 7 h 15 tandis que le premier train de marchandises quitte la gare à 14 h 15.

Ken Bouchard, membre du comité de marketing de l'Ottawa Ski Club et du Camp Fortune déclare qu'il est impensable qu'un train qui offre des week-ends de ski ne puisse garantir le transport des skis. «Pour un pays qui a une longue tradition de trains de sports d'hiver à destination de Collingwood et des Laurendides, je pense que c'est inacceptable.»

Qu'on vous dise de mettre vos skis dans le train suivant n'arrange absolument pas les choses. La plupart du temps, lorsque vous prenez le train, il se rend jusqu'à la ville la plus proche et vous devez ensuite prendre une correspondance pour vous rendre jusqu'à la station de sports d'hiver.

Bouchard, qui travaille pour Tourisme Canada nos déclare: «Nous essayons de promouvoir le tourisme d'hiver et VIA Rail occupe une place importante dans l'industrie du tourisme. Il y a certainement quelque chose qui cloche si au lieu de nous aider ils viennent ainsi saboter notre travail.»

31 Thicket Road,
Etobicoke, Ontario.
M9C 2T4

December 20, 1983

Mr. G. Vandewater,
Vice-Président,
Great Lakes Region,
Canadian National Railways,
Room 424,
Union Station,
Toronto, Ontario.
M5J 1E7

Dear Mr. Vandewater:

I am writing concerning the railway right-of-way west from Toronto's Union Station and the Toronto-New York trip I recently made.

The amount of litter on the right-of-way, though not put there through your operation, certainly detracts from the general aesthetics of the area (also seen by motorists on the Lakeshore) and it occurred to me it could be enhanced without a great deal of cost. In fact, I would believe there are many citizens who would be pleased to participate in a Toronto clean-up once or twice annually on a voluntary basis under the direction of your staff. The railway clubs would no doubt be glad to organize such a thing, with union agreement. A permit for a controlled late fall burn over grassed areas, with the help of the fire department, may also be possible.

The trip itself was relaxing, although travelling numbers both December 2 and 5 were less than I expected as far as the full trip is concerned. Two things came to mind and you no doubt have considered them from time to time. Could the 11 1/2 hour trip be reduced by say 2-3 hours and could you introduce a week-end night train with sleeper, on a trial basis, as a package to include accommodation in New York and involving fewer station stops? I realize that with most of the journey in US, Amtrack would have to be on side. Are they co-operative?

I would appreciate hearing from you regarding these matters. Maintaining passenger rail travel between such points must be difficult and risky financially, but good service to the public is an important aspect. There must also be several US people from Syracuse westerly who would travel to Toronto on a package basis if travel time was reduced.

For the service you are presently providing I express my thanks.

Yours truly,
A. D. Mosher

31 Thicket Road,
Etobicoke (Ontario)
M9C 2T4

Le 20 décembre 1983

M. G. Vandewater,
Vice-président
Région des Grands Lacs
Canadien National
Salle 424
Gare Union
Toronto (Ontario)
M5J 1E7

Monsieur,

J'ai récemment fait le voyage Toronto-New York et je dois vous faire part de quelques remarques concernant l'emprise du chemin de fer à l'ouest de la gare Union de Toronto.

La quantité de détritus qui jonche l'emprise, même si tous ces déchets ne sont pas dus à vos activités, défigure à coup sûr la beauté du paysage de la région (les automobilistes qui roulent sur la rive du lac voient également toute cette zone) et il m'est apparu que l'on pourrait prendre des mesures pour améliorer la situation sans engager d'énormes frais. En fait, je pense qu'un grand nombre de citoyens seraient enchantés de participer bénévolement, une ou deux fois par an, sous la direction de votre personnel, à un nettoyage de Toronto. Les clubs de chemin de fer seraient sans nul doute heureux d'organiser un tel projet et auraient l'assentiment des syndicats. Il pourrait être également possible d'obtenir un permis qui nous autorise, avec l'aide du service des incendies, de brûler les déchets à la fin de l'automne dans les zones non boisées.

Le voyage lui-même a été reposant et le nombre de voyageurs les 2 et 5 décembre était moins important que je ne l'aurais cru sur l'ensemble du trajet. Deux choses me sont venues à l'esprit et nul doute que la question a dû être envisagée de temps à autre. Ne pourrait-on pas réduire de deux ou trois heures environ la durée du trajet qui est de onze heures et trente minutes et mettre en service un train de nuit de fin de semaine avec couchettes, à titre d'essai, à un prix forfaitaire incluant le prix de l'hôtel à New York et moins d'arrêts dans les gares? Étant donné que la plus grande partie du voyage se déroule aux États-Unis, il m'apparaît que la participation d'Amtrak est indispensable. Cette compagnie fait-elle preuve d'esprit de coopération?

Je vous saurais gré de me répondre sur ces questions. Assurer un service de transport voyageurs par chemin de fer entre ces points doit être difficile et financièrement risqué mais l'idée d'assurer un bon service à la population constitue un aspect important de la question. Si l'on réduisait la durée du trajet, il serait peut-être possible, grâce à des tarifs forfaitaires, d'inciter un certain nombre d'Américains de Syracuse et plus à l'ouest à se rendre à Toronto.

Je tiens à vous exprimer mes remerciements pour le service que vous offrez actuellement et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mon profond respect.

A. D. Mosher

December 22, 1983

Mr. Peter Oehm,
Chairman,
Go North Committee,
55 Armadale Avenue,
Toronto, Ontario.
M6S 3W9

Dear Mr. Oehm:

I recently had a week-day return trip to New York City on the Via-Amtrack train. Although it was relaxing, it took 2-3 hours longer than seemed necessary with most travellers (Fri.-Mon.) being those between stops along the way.

In a letter dated December 20 to the Vice-President, CNR Great Lakes Region, I asked consideration of a time reduction of the daily trip, and on a trial basis a week-end night train with sleeper including a package deal with accomodation in New York. Similarly, a Toronto package for travellers west from say Syracuse could be a convenient service to U.S. Citizens and a boost to tourism.

In my letter, I also noted the littered condition of the railway right of way (seen by motorists from the Lakeshore) at the Toronto end and suggested a semi-annual clean-up possibly using volunteer labour with organizational help by railway clubs.

Support of these matters by committees such as yours could result in a positive attitude by railway officials.

Yours truly,
A. D. Mosher

cc: Mr. Paul Godfrey
Chairman, Metropolitan Toronto

Le 22 décembre 1983

M. Peter Oehm
Président
Go North Committee
55 Armadale Avenue
Toronto (Ontario)
M6S 3W9

Monsieur,

J'ai récemment fait un voyage aller-retour jusqu'à New York, en semaine, par le train VIA-Amtrak. Même si le voyage était reposant, le trajet a duré de deux à trois heures de plus qu'il ne semblait nécessaire étant donné que la plupart des voyageurs (du vendredi au lundi) proviennent des villes qui jalonnent le parcours.

Dans une lettre datée du 20 décembre et adressée au vice-président du CN de la région des Grands Lacs, je demandais que l'on envisage de réduire la durée du trajet quotidien et d'essayer de mettre en service, à l'essai, un train de nuit de fin de semaine avec couchettes, du type formule à forfait avec logement à New York. L'on pourrait, parallèlement, offrir aux voyageurs américains de la région de l'ouest de Syracuse, par exemple, un forfait à destination de Toronto, qui serait une excellente formule pour promouvoir le tourisme.

Dans ma lettre, je signalais également les conditions de saleté de l'emprise du chemin de fer située du côté de Toronto (que peuvent également voir les automobilistes qui roulent sur la rive du lac) et suggérais que l'on organise un nettoyage semi-annuel en utilisant des bénévoles, avec l'aide des clubs de chemins de fer.

Le soutien de comités comme le vôtre pourrait inciter les dirigeants des chemins de fer à adopter une attitude positive à l'égard de ces questions.

Je vous remercie et vous prie d'agréer mes sincères salutations.

A. D. Mosher

c.c.: M. Paul Godfrey
Président, communauté urbaine de Toronto

APPENDIX "13-U"

A SUBMISSION TO THE
SENATE STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORTATION

SUBJECT:
VIA RAIL CANADA INC

SUBMITTED BY:
JOHN E. B. D. PAUL
APT C202 5601 DALTON DRIVE N.W.
CALGARY ALTA.
PHONE 403 288 8464

VIA Rail Canada Inc

It is not surprising that VIA Rail got a great deal of bad publicity over the breakdown of its services during the 1983 Xmas period.

The continued use of antiquated equipment and motive power was a major factor, but there was strong evidence that the whole organization was inadequate to deal with the severe weather conditions and if the reports of broken rails were true then C.N. and C.P. were at fault to.

I think that the root of nearly all VIA Rail troubles can be found in the way the company was planned and put into effect

The whole organization seems to be based on three contracts

(1) Between VIA Rail and The Minister of Transport.

(2) Between VIA Rail and The Canadian National Railways

(3) Between VIA Rail and The Canadian Pacific Railway

The first though described as a contract is really a directive to VIA Rail to operate C.N. and C.P. passenger services, the Minister dictating the terms and conditions one of which instructed VIA to negotiate operating arrangements with both railways. This put VIA in a very difficult position as it had to negotiate with what amounts to a railway monopoly, this was made doubly difficult as VIA had no negotiating strength except what backing it could get from the Minister which judging from results was very little. VIA is a railway company without tracks as C.N. and C.P. own the track they can dictate the terms and apparently the cost of operations as well.

VIA is therefore in the unhappy position of being a child spurned by its parents but still tied to them by the umbilical cord of track ownership, the parents after deliberately undermining its health were only too willing to deposit it on the Federal Governments door step.

To enable VIA to operate efficiently and to give the Canadian Public what the Transport Canada Survey has shown it wants VIA must have substantial backing from the Minister of Transport and his staff to give it the essential strength to negotiate equitable contracts with both railways.

APPENDICE «13-U»

MÉMOIRE AU
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS

OBJET:
VIA RAIL CANADA INC

PRÉSENTÉ PAR:
JOHN E. B. D. PAUL
APP C202 5601 DALTON DRIVE N.W.
CALGARY, ALBERTA

VIA Rail Canada Inc

Il n'est pas surprenant que VIA Rail se soit attirée beaucoup de mauvaise publicité avec l'effondrement de son service durant la période de Noël 1983.

Le fait de continuer à utiliser un matériel et une énergie motrice désuets y était pour beaucoup, mais il y avait de solides indications que l'ensemble de l'organisation n'était pas adaptée pour faire face aux sérieux problèmes climatiques, et si les récits de rails brisés étaient vrais, alors le C.N. et le C.P. étaient aussi fautifs.

Je pense que l'on peut trouver la cause de tous les ennuis de VIA Rail dans la façon dont la compagnie a été planifiée et formée.

Toute l'organisation semble reposer sur trois contrats:

1) celui entre VIA Rail et le ministre des Transports

2) celui entre VIA Rail et le Canadien national

3) celui entre VIA Rail et le Canadien pacifique

Le premier, bien qu'appelé un contrat, est en réalité une directive enjoignant à VIA Rail de s'occuper des services de passagers du C.N. et du C.P. Le ministre dictait les clauses et conditions, dont l'une donnait l'ordre à VIA de négocier des ententes d'exploitation avec les deux compagnies de chemin de fer. Cela mettait VIA dans une position très difficile car il lui fallait négocier avec en fait un monopole ferroviaire. Et doublement difficile car VIA n'avait aucune force de négociation en dehors de l'appui qu'elle pouvait obtenir du ministre, c'est-à-dire très peu, à en juger par les résultats. VIA est une compagnie ferroviaire sans voies. Le C.N. et le C.P. étant propriétaires du chemin de fer, ils peuvent dicter les conditions et aussi, semble-t-il, les coûts d'exploitation.

VIA se trouve donc dans la position infortunée de l'enfant qui est rejeté par ses parents, mais leur reste rattaché par le cordon ombilical de la propriété des voies. Ceux-ci, après avoir délibérément miné sa santé, n'ont été que trop heureux de le déposer sur le pas de la porte du gouvernement fédéral.

Pour pouvoir être efficace, et assurer aux Canadiens les services qu'ils attendent d'après les résultats de l'enquête de Transports Canada, VIA doit être largement appuyé par le ministre des Transports et ses aides de manière à être en mesure de négocier des contrats équitables avec les deux compagnies de chemin de fer.

I have always held the view that the formation of VIA Rail should be treated as a splitting off of an operating section of both C.N. and C.P. a section which formed an essential part of the original reason for their construction and promotion. Divesting themselves of this operation does not completely end their responsibility for it. In view of this I think it reasonable that the infrastructure of the railways which is exclusively related to passenger operations should automatically become the property of VIA Rail and that operating costs should be a separate item for negotiation.

It is obvious that for VIA to operate efficiently there must be close cooperation between it and the two railways, this can only be achieved if VIA is treated as an integral part of the main railway system and not as an unnecessary encumberance.

Perhaps one way to ensure cooperation and responsibility would be to form a Rail Traffic Operating board or committee composed of members of both railway companies with an equal membership from VIA presided over by a chairman from the C.T.C. It would deal with traffic control, track standards access to all passenger terminals and act as an instrument to ensure full cooperation between all three companies.

The need for modern bi-level passenger equipment and motive power has been dealt with vry thoroughly by the Senate committee on transport and communications of Nov. 26 1981 the case made for this is convincing. Designs are available now and orders could be placed without lengthy research.

Although finance has been a serious problem since VIA was established, little information about it has been available to the public except the extent of the Federal Subsidy and the very large sums devoid of detail demanded by the railway companies.

What is VIA Rail Canda Inc. financial structure? Was the acquisition of the original antiquated rolling stock paid for out of a Federal Capital grant if so how much did the railway companies receive for it?

This information should be available to the general public, as without it it is impossible to tell whether VIA is getting a fair deal from the railway companies.

VIA must be allowed to broaden the scope of its activities so as to be able to increse its revenue. It is significant that Amtrak generates 10 per cent of its revenue from mail and express. What Amtrak can do surely VIA can do as well if not better. A Post Office contract to carry ordinary mail on a much improved VIA passenger service would allow air lines to carry genuine air mail at increased cost but with guaranteed overnight delivery.

J'ai toujours considéré que la formation de VIA Rail devrait être vue comme la dissociation d'un service d'exploitation du C.N. et du C.P. ayant constitué à l'origine une des raisons de leur création et de leur développement. Le fait qu'ils se déchargent du service ne met pas complètement fin à leurs responsabilités à son égard. Dans cette optique, il me paraît raisonnable que l'infrastructure ferroviaire uniquement destinée au transport des passagers devienne automatiquement la propriété de VIA Rail, et que les coûts, d'exploitation constituent un objet de négociation à part.

De toute évidence, pour que VIA puisse être efficace, il doit y avoir une étroite collaboration entre elle et les deux compagnies de chemin de fer. Et cela n'est possible que si VIA est vue comme une partie intégrante du principal réseau ferroviaire, et pas automatiquement comme une charge inutile.

Une façon de garantir collaboration et responsabilité pourrait être de constituer un comité ou une commission d'exploitation du trafic ferroviaire, qui serait composé(e) de membre des deux compagnies de chemin de fer et d'autant de représentants de VIA, et présidé(e) par un responsable de la C.C.T. Ce comité ou cette commission s'occuperait du contrôle du trafic, des normes concernant les voies et de l'accès à tous les terminus de passagers, et serait l'instrument assurant la pleine collaboration des trois compagnies.

Le Comité sénatorial des transports et des communications a traité très en profondeur, le 26 novembre 1981, de la nécessité d'utiliser des trains à deux niveaux et une énergie motrice moderne pour le transport des passagers. Les arguments qui ont été avancés sont convaincants. Des modèles sont maintenant disponibles, et on pourrait passer des commandes sans devoir faire de longues recherches.

Bien que VIA ait connu de graves problèmes financiers depuis sa création, le public a disposé de peu d'informations à ce sujet en dehors de l'ampleur de la subvention fédérale, et de très grosses sommes globales réclamées par les compagnies ferroviaires.

Quelle est la structure financière de VIA Rail Canada Inc? L'acquisition du vieux matériel roulant initial a-t-elle été financée grâce à une subvention fédérale? Si oui, combien les compagnies de chemin de fer ont-elles touché pour ce matériel?

Cette information devrait être mise à la disposition du grand public car, sans elle, il est impossible de dire si VIA est traitée équitablement par les compagnies ferroviaires.

Il faut permettre à VIA d'élargir son champ d'activité pour qu'elle puisse accroître ses recettes. Il est significatif de noter que Amtrak génère 10 p. 100 de ses revenus avec le courier et les messageries. VIA peut sûrement faire aussi bien, sinon mieux. Si un contrat était passé avec les Postes pour que le courrier ordinaire soit acheminé par un service passagers nettement amélioré de VIA, les compagnies d'aviation pourraient transporter le vrai courrier aérien à un prix supérieur, mais garantissant la livraison le lendemain.

If it is true that the railways are to spend $4 Billion less on modernization, a part of the Federal Crow Rate payments should be diverted to the modernization of VIS Rail. It is still part of the basic railway system.

J. E. B. D. PAUL
Apt. C202 5601 Dalton Drive
Calgary Alta
T3A 2E2

S'il est vrai que les compagnies de chemin de fer vont dépenser 4 milliards de dollars *de moins* pour la modernisation, une portion des versements fédéraux au titre des tarifs du Nid-de-Corbeau devrait aller à la modernisation de VIA Rail. VIA continue après tout à faire partie du système ferroviaire de base.

J. E. B. D. PAUL
App C202 5601 Dalton Drive
Calgary, Alberta
T3A 2E2

APPENDIX "13-V"

Dear Sir:

I strongly urge the committee to recommend all positive steps to improve passenger rail service in Canada.

To my mind, a good service would have at least the following characteristics:

(1) it would be cheap, from the user's point of view. A railroad is of little use to people if the ticket price is too high. Many railway users—and potential users—cannot afford a private car. According to what I have read and heard, VIA Rail is unfairly saddled with a cost system that would put any railway or any airline permanently in the red.

(2) it would not necessarily be a high-speed, high technology solution to ground transport. A train that flies past Napanee at 200 kilometers per hour fails to serve a lot of people who dont happen to live in Toronto or Montreal, and quite a few who do, but have a smaller town as their destination.

(3) the train itself would be staffed by courteous people who know the value of their work, and even enjoy it.

Ticket stations and other services would be available on railroad property, even in the hinterlands, and not just from 9 to 4, five days a week. Most working people cannot freely leave their place of work to buy a ticket.

If the Government of Canada was as determined to achieve goals such as these, with the same enthusiasm that it displays for promoting Mirabel, Canadair, STOL aircraft and the rest, railroad travel would be a distinct pleasure instead of the chancy, stressful chore that if often is.

Yours truly

Bernard Podhy
R.R. 2
Bath, Ontario
K0H 1G0

PS: Can you please advise when and where the hearings will be held?

APPENDICE «13-V»

Monsieur,

J'encourage vivement le comité à recommander toutes les mesures constructives qui s'imposent pour améliorer le service ferroviaire des passagers au Canada.

A mes yeux, un bon service posséderait au moins les caractéristiques suivantes:

1) il serait bon marché, du point de vue de l'usager. Un chemin de fer n'est pas d'une grande utilité aux gens si le prix des billets est trop élevé. Un bon nombre des usagers (et usagers possibles) du train ne peuvent se permettre une voiture particulière. D'après ce que j'ai lu et entendu, VIA Rail se voit injustement imposer un système de coûts qui mettrait continuellement en déficit n'importe quelle compagnie ferroviaire ou aérienne.

2) Il ne serait pas nécessairement une solution de grande vitesse et de haute technologie au transport terrestre. Un train qui passe à côté de Napanee à 200 kilomètres à l'heure néglige un tas de gens qui y habitent mais veulent se rendre dans une plus petite ville.

3) le train lui-même aurait comme personnel des gens courtois, connaissant la valeur de leur travail et même appréciant celui-ci.

Les billets et autres services seraient disponibles sur les lieux du chemin de fer, même dans l'arrière-pays, et ce pas seulement de 9 à 4 cinq jours par semaine. La plupart des gens qui travaillent ne peuvent pas s'absenter à leur guise pour aller acheter les billets.

Si le gouvernement du Canada était vraiment décidé à atteindre des objectifs comme ceux-ci, et y mettait la même ardeur que pour la promotion de Mirabel, de Canadair, de l'ADAC et du reste, voyager en train serait un net plaisir et non plus, comme souvent, une corvée hasardeuse et énervante.

Votre dévoué

Bernard Podhy
R.R. 2
Bath, Ontario
K0H 1G0

P.S. Pourriez-vous m'indiquer quand et où les audiences vont avoir lieu.

APPENDIX "13-W"

Guelph, Ont.,
Mar. 18/84.

Gentlemen:

I would like to tell you of two experiences we had with VIA-Rail.

Last Oct. my wife had an appointment with a doctor in London. This appointment was for 1:30 pm of that day. We took the earliest train out of Guelph which would have got us into London in plenty of time. About eight miles out of Guelph our train broke down and it took about three-quarters of an hour to get it started again. Then when we got to Kitchener they told us that the train could go no further and that we would have to wait in the station wziting room until they could round up a bus to take us the rest of the way. Well after waiting another good half-hour we started on our way again. By the time we arrived in London it was 1:15 and we were just lucky enough to find a taxi which got us to the doctor's office at 1:30. We were lucky to find a taxi so quickley. If not dear knows when we might have got there. Why could not VIA-Rail had some emergency equipment available to take care of a situation such as this.

Then again on Christmas Day we took VIA-Rail to get us to London. Our train should have arrived in Guelph at 11:00 am but did not arrive till 2:00 pm. Our train got as far as Stratford and there we were told that the rails ahead where blocked with snow and that we would have to wait until they could get a hold of a snow-plough to clear the rails. We waited and we waited and by this time it was getting dusk. This was happening on Christmas when so many people wanted to get home. Most of us had had nothing to eat since breakfast and there was no food available. When the snow plow did come through the condustor came through and told us the train we were on would be going back to Toronto and that there was a train waiting at Kitchener that could go on through. Well if we had waited until that train came through it meant that we would not get into London until 10:00 o'clock. We could'nt expect to have people waited-until that time for Christmas dinner. So we stayed on the train and returned to Guelph. So there are two occasions when our plans where spoiled because of VIA-Rail's lack of equipment.

Yours truly,

M. Arthur Rapp,
671 Woolwich St., Apt. 806
Guelph, Ont.
N1H 3Y9.

APPENDICE «13-W»

Guelph (Ontario)
18 mars 1984.

Messieurs,

J'aimerais vous communiquer deux expériences que nous avons vécues ave VIA Rail.

En octobre dernier, mon épouse avait un rendez-vous chez un médecin de London. Ce rendez-vous était fixé à 13 h 30. Nous avons quitté Guelph à bord du train qui partait le plus tôt ce jour-là, ce qui, normalement, nous aurait permis d'arriver à London amplement à l'avance. Environ treize kilomètres au-delà de Guelph, notre train est tombé en panne, et il s'est écoulé trois quarts d'heure avant qu'on ne puisse le remettre en marche. Puis, lorsque nous sommes arrivés à Kitchener, on nous révéla que le train ne pouvait aller plus loin, et que nous devions attendre dans la salle d'attente de la gare, jusqu'à ce qu'on puisse affecter un autobus pour nous conduire à destination. Une bonne demi-heure après, nous nous sommes remis en route. Lorsque nous sommes enfin arrivés à London, il était déjà 13 h 15, et nous avons juste eu le temps de trouver un taxi qui nous a emmenés au bureau du médecin à 13 h 30. Nous avons été chanceux de trouver si rapidement un taxi. Sinon, Dieu seul sait à quelle heure nous serions arrivés à destination. Pourquoi VIA Rail ne possède-t-il pas de l'équipement d'urgence, qui pourrait servir à dépanner dans une situation comme celle-ci.

Puis le jour de Noël, nous sommes allés à London par VIA Rail. Notre train aurait dû arriver à Guelph à 11 heures, mais il est arrivé à 14 heures. Il s'est ensuite rendu jusqu'à Stratford et là, on nous apprit que la voie était obstruée par la neige, et qu'il faudrait attendre jusqu'à ce qu'on réussisse à trouver un chasse-neige pour dégager la voie. Nous avons attendu et attendu; entre-temps la journée tirait à sa fin. Ceci se produisit le jour de Noël, au moment où tous les gens voulaient s'en aller chez eux. La plupart d'entre nous n'avions rien mangé depuis le déjeuner, et il n'y avait pas de nourriture à bord. Lorsque le chasse-neige arriva, le chef de train nous annonça que le train dans lequel nous étions devait retourner à Toronto, et qu'un train nous attendait à Kitchener, à bord duquel nous pourrions nous rendre à destination. Eh bien, si nous avions attendu que ce train nous mène à destination, cela signifie que nous ne serions pas arrivés à London avant 22 heures. Nous ne pouvions demander à des gens d'attendre jusqu'à cette heure pour le souper de Noël. Nous sommes donc restés à bord pour retourner à Guelph. Nos plans ont été gâchés à deux reprises à cause d'un manque d'équipement de la part de VIA Rail.

Bien à vous,

W. Arthur Rapp
671, rue Woolwich, app. 806
Guelph (Ontario)
N1H 3Y9

APPENDIX "13-X"

ORIGINAL:

To:
The Clerk
Standing Committee for Transport and Communications
The Senate, Ottawa, Ontario. K1A 0A4/Canada.

Urgent: Without Prejudice

Re: Solicited/invited brief: Committee on Transport and communications: Submission by a retired academic professional (*without prejudice*).

Sir,

In view of your solicitation/invitation to submit a brief in the said topic, I intend (however with some hesitation/reservation in view of my academic/professional expertism/and experiences) to polarize issues in deeper/wider perspectiveness to weather storm (so as to dissolve/resolve in a contemporary divided world)—vis-à-vis: trial and tribulation of public policy-rational/irrational:

- *Premise:*

  Sensitivity in technology and its management (Profit & Loss) (*zb:* NGO-Forum-UNESCO Vienna-79) from science- not to jeopardize science and its applications at the service of man and for great justice that demands a great level of humanity (*zh:* ICM-83)

- *Point of order:*

  Frequent bailing out of Canadian Technologies to protect/save R+D/Tech. however with desparation in employment/unemployment coupled with burdening cost of tax-payers (proportionate/disproportionate).

- *Point of reference:*

  Strict legislations (accountability of taxpayer's money) for subsidizations in cost-sharing/self-reliance in Canadian technology/ borrowed technology for creating gainful employments (*zb:* Education-ICME-2/72) however without blurring vital economic issues (*zb:* ICCAM-84).

- *Scenario:*

  Eased access to research grants to displaced scientists (*as tax-payers*)–floating/sinking during a time of pruning/promotion/preservation (*zb:* ICMM-4/83; ICME-5/84; Energex-84).

- *Terms of reference:*

  Responsibility/mechanism to dissolve/resolve in the face of strong winds blowing hard/quick:

INFRA-STRUCTURE:
Board/Parliament/and or else
Div.: R&D—Science Advisor

Basic Research	diffusion	Technology
Division of process of technology		Div. of manufacturing technology

APPENDICE «13-X»

ORIGINAL:

Le Greffier
Comité permanent des transports et des communications
Sénat, Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Urgent—Sans préjudice

Objet: Invitation à soumettre un rapport au comité des transports et des communications—Présentation faite par un enseignant à la retraite (*sans préjudice*)

Monsieur,

Suite à l'invitation que vous nous avez faite de présenter un rapport sur le transport ferroviaire, je me propose (bien que j'hésite quelque peu à le faire et que j'aie des réserves à ce sujet compte tenu de mes antécédents professionnels) d'étudier la question dans une perspective plus large et plus approfondie.

- *Principe:*

  Sensibilisation à la technologie et à sa gestion (profits et pertes) (*zb:* NGO—Tribune—UNESCO Vienne 1979) du point de vue scientifique—pour ne pas menacer la science et ses applications au service de l'homme et dans un esprit de justice qui exige une conscience aiguë (*zb:* ICM-83).

- *Point à étudier:*

  Cautionnement fréquent des technologies canadiennes afin de protéger et de sauver la R-D et la technologie, au détriment toutefois des considérations d'emploi et de chômage et avec un alourdissement du fardeau des contribuables (proportionné/disproportionné).

- *Référence:*

  Législation rigoureuse (faire rapport sur l'emploi des deniers publics) à l'égard de l'octroi de subventions—partage des coûts/autosuffisance en matière de technologie—exportation de technologie en vue de la création d'emplois productifs (*zb:* éducation—ICME—2/72) sans toutefois perdre de vue les questions économiques fondamentales (*zb:* ICCAM-84).

- *Scénario:*

  Faciliter l'accès aux subventions de recherche pour les scientifiques qui doivent se déplacer (*en tant que contribuables*)—en période de coupure, de promotion ou de conservation (*zb:* ICCM-4/83; ICME-5/84; Energex-84).

- *Mandat:*

  Responsabilité/mécanisme pour supprimer ou résoudre en situation difficile:

INFRASTRUCTURE:
Conseil/Parlement/ou autre
Div.: R D — conseiller scientifique

Recherche fondamentale	Diffusion	Technologie
Division du traitement de la technologie		Division de la fabrication de la technologie

Laboratories

to co-operate/compensate/compartmentalize for short/long term plannings with acceleration to compete in domestic/foreign markets (open/and or protected) for gain employments/and expectation of minimal (at least) service to tax-payers.

Thanking you,

truly yours,

DR. A. K. RAY D. Sc.
FIMA,FAAAS,AFAIAA, FRAeS,MAASC,MACFAS, MISCA.
Consultant & Advisor
Reviewer in Applied Mechanics Reviews

Dated March 18, 1984
Fundamental Research Institute
Ottawa/Ontario/Canada

Self-addressed mailing label: DR. A. K. RAY, D.Sc.
Ste: 318-A/2767 Innes Road/
Gloucester K1B4L4/Ontario/
Canada.

Laboratoires

pour collaborer/compenser/compartimenter/pour la planification à court et à long terme avec accélération pour soutenir la concurrence sur le marché intérieur et à l'étranger (marchés ouverts ou protégés) en vue de créer des emplois productifs et en espérant réduire au minimum (au moins) le fardeau des contribuables.

Merci

Avec mes salutations.

Dr A. K. RAY
FIMA, FAAAS, AFAIAA, FRAeS,
MAASC, MACFAS, MISCA
Expert-conseil et conseiller
Examinateur des révisions en
Mécanique appliquée

Le 18 mars 1984
Institut de la recherche
fondamentale
Ottawa (Ontario) Canada

Adresse de correspondance:
Dr A. K. RAY
Suite 318—A/2767
Innes Road
Gloucester K1B 4L4
Ontario (Canada)

APPENDIX "13-Y"

Submission by Brendan B. Read, private individual to the Standing Committee on Transport and Communications enquiry into the rail passenger service provided by VIA Rail Canada.

Brendan B Read
c/o Marc Tyrrell
40-A Joliette Ave.
Ottawa Ontario
K1L 5H5
(613) 745-6798

March 20, 1984

The Honourable Ladies and Gentlemen of the Senate of Canada:

I, Brendan B. Read, wish to make this submission as an interested passenger rail user. I am 25 years old, a recent Bachelor of Arts graduate from the University of Victoria, Victoria, B.C., and I have travelled quite extensively on VIA Rail over the past several years. I have also made occasional forays into the U.S. to ride on their Amtrak system.

The body of my submission deals with problems with VIA Rail arising out of recent journeys. In summary, they are:

1. Pour equipment and timekeeping.
2. Lack of reserved seating for through passengers.
3. Reduced baggage facilities.
4. Circuituous routings.
5. Limited international rail connections.

The journies in specifics are: Vancouver-Toronto-Montreal left December 15, 1983, arrived December 23, 1983, and Toronto-Ottawa February 26, 1984 Ottawa-Toronto February 29, 1984. No doubt, if the Standing Committee on Transport and Communications deems my appearance as valuable to the Committee's work, I will have further itineraries, and hopefully I will not have any more complaints about VIA service.

1. *Poor equipment and timekeeping*

My companion and I had the misfortune of boarding No. 2, the Canadian, as this train, which left Vancouver December 15, was the one reported in the December 23 *Globe and Mail* as being 32½ hours late due not just to kinks in the rail but to frozen cars and malfunctioning steam generators. Fortunately, our roomette did not freeze up, though the climate control kept fluctuating between the heat and cold extremes. The crew sleeper in front of us did, and so did the *Park* observation car. At times it seemed that VIA would have made better use of the train's steam if it used it for complimentary hot-water-bottles instead of trying to heat the train. By sharing a roomette, my companion and I had unintentionally taken adequate precautions against what befell other passengers.

APPENDICE «13-Y»

Mémoire présenté par Brendan B. Read, simple citoyen, au Comité permanent des transports et communications, en réponse à une enquête sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada.

Brendan B. Read
a/s Marc Tyrrell
40A, avenue Joliette
Ottawa (Ontario)
K1L 5H5
(613) 745-6798

20 mars 1984

Honorables sénateurs et sénatrices,

Je, Brendan B. Read, désire présenter ce mémoire à titre d'utilisateur du service ferroviaire de transport de voyageurs. J'ai vingt-cin ans, je possède un baccalauréat ès arts obtenu récemment de l'Université de Victoria, à Victoria, C.-B., et j'ai voyagé passablement par VIA Rail au cours des dernières années. J'ai fait aussi quelques excursions occasionnelles aux États-Unis en utilisant le réseau Amtrak.

Mon mémoire traite principalement de problèmes survenus lors de voyages récents à bord de VIA Rail. En voici un résumé:

1. Équipement médiocre et horaires non respectés.
2. Manque de places réservées pour les voyageurs en direct.
3. Installations insuffisantes pour les bagages.
4. Itinéraires comportant des détours.
5. Choix limité de correspondances internationales.

Les trajets dont il s'agit sont: Vancouver-Toronto-Montréal, départ le 15 décembre 1983, arrivée le 23 décembre 1983, Toronto-Ottawa, le 26 février 1984, et Ottawa-Toronto, le 29 février 1984. Il ne fait aucun doute que si le Comité permanent des transports et communications estime ma comparution valable, j'utiliserai de nouveau le réseau VIA Rail et j'espère ne plus avoir à me plaindre des services fournis.

1. *Équipement médiocre et horaire non respectés.*

Ma compagne et moi avons eu la malchance de monter à bord du train N° 2, le «Canadien»; en effet, c'est ce train qui, après avoir quitté Vancouver le 15 décembre, est arrivé le 23 décembre avec trente-deux heures et demie de retard, comme ce fut rapporté dans le *Globe and Mail*. Ce retard fut causé non seulement par des jarets dans les rails, mais aussi par des voitures gelées et des génératrices de vapeur en mauvais état de fonctionnement. Notre chambrette n'a heureusement pas gelé, quoique le contrôle de la température fluctuait constamment d'un extrême à l'autre. La voiture-lit des membres de l'équipage, située à l'avant de la nôtre, a gelé, ainsi que la voiture panoramique. VIA aurait sans doute fait meilleur usage de la vapeur du train si on s'en était servi pour distribuer des bouteilles d'eau chaude au lieu d'essayer de chauffer le train avec. En partageant une chambrette, ma compagne et moi avons, sans le vouloir, pris une sage précaution contre ce qu'ont dû subir les autres voyageurs.

In general, the train was on-time arriving into Calgary, but it was at least an hour late leaving. Our porter told us that VIA had diconnected the engines for servicing and had to pump up the train with adequate steam pressure. By morning we had lost a further 3-3½ hours due to steam problems. While waiting for CP Rail crews to repair the tracks east of Regina we lost several more hours with refilling and repumping the steam boilers and system. We arrived in Winnipeg 14 hours late; we heard that some of the onboard personnel worked over 22 hours straight. The crew which was due to board at Winnipeg last night were kept oncall. The train lost further time at Winnipeg waiting for the steam pressure to build up, and, apparently, for VIA to restock the diner with, to VIA's credit, complimentary meals for long distance passengers.

By this time the passengers' attitudes ranged from accepting to cynical. Every time the train moved more that a few feet there were sardonic cheers from the Skyline car, where most of the passengers gathered since the Park car was frozen out by now. We lost still more time at Kenora and at Ignace, where a steam generator car and a yellow CP Rail caboose was coupled on behind the Park car. One passenger I kept talking with said that VIA should have taken the spare cars he saw in Winnipeg and used them instead. The train arrived in Thunder Bay approximately on time—some 24 hours later. Further problems developed near Nipigon when a chunk of ice broke from one of the pipes, hit the tracks, and bounced up, knocking out a steam pipe. Time out to fix the problem and the steam generator, plus restocking of VIA's and the passengers' alcohol supplies were afforded at Schreiber.

At this point in the trip my companion and I were annoyed enough to draw up a petition, of which the only copy I sent to the Honourable Minister of Transport's office. Unfortunately, many of the passengers were servicemen and CP Rail employees, who could not express an opinion one way or the other; those who did sign the petition in ignorance of their regulations had to scratch their names off.

Delays at Chapleau to put on a steam generator car (another one) was passed away by those in the Skyline engaged in a night-long Trivial Pursuit tournament. Arrival time at Sudbury afforded a convenient connection with the Sudbury-North Bay-Ottawa Dayliner: the first direct connection since the 1981 cutting of through Western Canada-Ottawa-Montreal passenger service. The train afforded us a rare daylight view of Central Ontario, albeit spoiled by the diner running out, still more frozen cars, frozen toilets, canvasses strewn about on the floors, and mounting heaps of garbage. I longed witsfully for that all-too-short journey aboard Amtrak's electrically-heated bilevel Superliners that I took in 1980 from Vancouver, B.C. to Seattle. By this

Le train est arrivé à temps à Calgary, mais il a quitté cette ville avec une bonne heure de retard. Notre porteur nous a expliqué que VIA avait fait détacher la locomotive pour révision, et qu'on avait dû rétablir un niveau suffisant de pression dans le train. Le matin suivant, nous avions perdu trois heures à trois heures et demie de plus à cause de problème de vapeur. Nous avons dû attendre que l'équipe du CP affectée aux rails répare la voie à l'est de Regina, et avons perdu plusieurs heures à attendre qu'on remplisse les chaudières et qu'on rétablisse la pression. Nous sommes arrivés à Winnipeg avec quatorze heures de retard; nous avons entendu dire que certains membres du personnel des services dans le train avaient exercé leurs fonctions durant vingt-deux heures d'affilée. L'équipage qui devait monter à bord à Winnipeg la nuit précédente était demeuré en disponibilité. Le train perdit encore du temps à Winnipeg à attendre que la vapeur atteigne un niveau de pression suffisant et, apparemment, que VIA puisse réapprovisionner en repas gratuit (ceci à l'actif de VIA) les voyageurs à trajet long.

A partir de ce moment, les attitudes des voyageurs varièrent de la résignation au cynisme. Chaque fois que le train avançait de plus de quelques mètres, on entendait fuser des acclamations sardoniques de la voiture «Skyline», où la plupart des voyageurs s'étaient rassemblés, car la voiture panoramique était gelée désormais. Nous avons perdu encore du temps à Kenora et à Ignace, où une voiture de génératrices de vapeur et un fourgon de queue jaune du CP furent attelés dernière la voiture panoramique. Un voyageur avec qui je discutais a mentionné que VIA aurait dû utiliser plutôt les voitures de réserve qu'il avait vues à Winnipeg. Le train est arrivé à Thunder Bay à peu près à temps . . . vingt-quatre heures plus tard. D'autres difficultés surgirent aux environs de Nipigon, où un morceau de glace, en se détachant d'une des conduites et en rebondissant sur la voie, a endommagé une conduite de vapeur. A Schreiber, on prit le temps de réparer le dommage ainsi que la génératrice de vapeur, puis de renouveler la provision d'alcool de VIA et des voyageurs.

A ce stade, ma compagne et moi étions suffisamment mécontents pour faire circuler une pétition, dont j'ai fait parvenir l'unique exemplaire au bureau de l'honorable Ministre des Transports. Malheureusement, plusieurs des voyageurs étaient des militaires et des employés du CP; ils ne pouvaient émettre d'opinion, ni dans un sens ni dans l'autre. Ceux d'entre eux qui ont signé la pétition dans l'ignorance des règlements qui les gouvernaient, ont dû biffer leur nom.

Le délai encouru à Chapleau, pour accoupler une voiture de génératrices de vapeur (encore une autre), est passé inaperçu pour les occupants de la voiture panoramique, affairés à un «tournoi de «quelques arpents de pièges» pour la durée de la nuit. L'heure à laquelle nous sommes arrivés à Sudbury permit une correspondance pratique avec l'autorail Sudbury-North Bay-Ottawa: la première correspondance directe depuis l'abandon en 1981 du service ferroviaire de transport de voyageurs en direct Ouest du Canada-Ottawa-Montréal. Nous avons pu jouir d'une vision en plein jour du centre de l'Ontario, quoique cette vision fut gâché par la pénurie de repas, par d'autres voitures et les toilettes gelées, des toiles éparpillées sur les planchers, et des monceaux de

time, even a seat in a GO train looked food. Fortunately, my companion and I had pre-booked for a full day in Toronto, so we were able to continue that evening on the overnight Cavalier to Montreal, unlike the hapless other through passengers that VIA had to find alternative travel for as the equipment had to be turned around.

The one saving feature of the trip, and agreed by most passengers we talked to was the professionalism and the stoicism of the crew. Perhaps they had seen it too many times before.

My other equipment complaint concerns the LRC, which I rode for the first time on February 29, 1984 from Ottawa to Toronto. A coach passengers, I nonetheless expected to pay for a decent light meal, as the train was scheduled for the afternoon-dinner hours—a la airline style. Unfortunately, the at-your-seat offerings were the same as the old snack cars—without the benefit of the camaraderie provided in the snack cars. A 'radarburger', packet of potato chips, and a Labatt's Blue for $4.25 served as dinner.

In addition the train was 20 minutes to a half-hour late due to frozen doors, which forced all the coach passengers to cram through the one available opening.

2. *Lack of reserved seating for through passengers.*

My complaint centers around the treatment of Toronto-Ottawa through passengers on the overnight *Cavalier*. As the seating here is unreserved, and as it is apparently VIA's policy to load the 'shorts' i.e. passengers not travelling through to Ottawa and Smiths Falls on the Ottawa section, this could mean that a through passenger losing out in the ticket lineup in Toronto would have to at the very least change sections in the middle of the night. If one has an appointment early that morning in Ottawa, and budgetary reasons preclude flying or a hotel room, risking on a coach seat is one challenge one ought not to take.

The loading of 'shorts' in the Ottawa section also causes discomfort to through passengers desiring sleep. The lights are not switched fully off until after Kingston, and before then the lights, plus the noise from the local passengers (and is worse when the on-line Queen's University lets out and lets back in, as occured on my trip) aids in inhibiting sleep before Kingston.

One keeps VIA's treatment of through Ottawa passengers on this train in mind of VIA's proposed discontinuance of

déchets. Je songeais avec mélancolie à un voyage trop court que j'ai effectué en 1980 de Vancouver, C.-B. à Seattle, à bord du Superliner à deux étages du réseau Amtrak, chauffé à l'électricité. A ce moment-là, même un simple siège dans un train GO était confortable. Heureusement, ma compagne et moi avions prévu un séjour d'une journée complète à Toronto; nous avons donc été en mesure de poursuivre notre route ce soir-là à bord du «Cavalier» à destination de Montréal, contrairement aux autres infortunés voyageurs pour lesquels VIA dut trouver d'autres moyens de transport, car le train avait dû faire demi-tour.

Le seul aspect positif de ce voyage, et sur lequel s'entendaient la plupart des voyageurs à qui nous avons parlé, fut le professionalisme et le stoïcisme des membres de l'équipage. Ils en avaient sans doute vu bien d'autres.

L'autre plainte que j'ai à formuler au sujet de l'équipement concerne le LRC, que j'ai emprunté pour la première fois le 29 février dernier, d'Ottawa à Toronto. Même si je voyageais en voiture-coach, je m'attendais néanmoins à recevoir un repas léger convenable (style ligne aérienne), car le train ne devait arriver à destination qu'en fin d'après-midi. Malheureusement, le service à votre siège était le même que dans les anciennes voitures-casse-croûte, l'esprit de camaraderie qui régnait dans les voitures-casse-croûte en moins. On nous servit un 'radarburger', un sac de croustilles et une Labatt bleue comme souper et ce, pour 4,25 $.

En outre, le train arriva avec vingt à trente minutes de retard à cause de portes gelées, ce qui força tous les voyageurs en voiture-coach à s'engouffrer par la seule ouverture praticable.

2. *Manque de places réservées pour les voyageurs en direct.*

Ma plainte concerne la façon dont on traite les voyageurs en direct à bord du train de nuit le «Cavalier» Toronto-Ottawa. Comme il n'est pas possible de réserver une place, et comme il semble que ce soit la politique de VIA de faire monter les voyageurs à trajet court (i.e. les voyageurs qui ne se rendent pas à Ottawa ou à Smith Falls) à bord de la section du train réservée aux voyageurs à destination d'Ottawa, ceci signifie qu'un voyageur en direct qui se perd dans la file au guichet des billets à Toronto, devra fort probablement changer de section en plein milieu de la nuit. Voyager de nuit en voiture-coach est un risque qu'il vaut mieux ne pas prendre si on a rendez-vous tôt le matin suivant à Ottawa, et si pour des considérations d'ordre économique on n'a pas voyagé par avion ou réservé une chambre à l'hôtel.

L'embarquement de voyageurs à trajet court à bord de la section pour Ottawa occasionne aussi des désagréments aux voyageurs en direct qui désirent dormir. On n'éteint pas complètement les lumières avant d'avoir dépassé Kingston, et en plus des lumières, le bruit causé par les voyageurs locaux (bruit qui empire lorsque les étudiants de l'Université Queen's montent et descendent, comme cela s'est produit à mon voyage) contribue à inhiber le sommeil avant d'arriver à Kingston.

On peut établir un lien entre la façon dont VIA traite les voyageurs en direct pour Ottawa à bord de ce train, et la proposition, émise par VIA, d'abandonner le service de

the Ottawa section. Not surprisingly as well, I have seen very little marketing of this potentially valuable service.

3. *Reduce baggage facilities*

On my December leg of my trip to Montreal I noted before I took the overnight to Montreal from Toronto. However, when in reconfirming my train I was told that VIA had taken off the train's baggage car that fall. As one of the items I wished to check, for obvious personal safety reasons was a .22 calibre semi-automatic rifle which I was fully licensed for, and which was packed in its own shipping carton, I was more than a little annoyed. I slept uneasily as I literally 'rode shotgun' with the rifle box wedged between the seat and the window, and covered by my coat. Lugging the rest of our baggage, with which my companion and I had counted on for a Christmas visit to my parents in the U.S. was no holiday either.

In addition, I have discovered there is no direct and questionable indirect means for baggage to be moved from Toronto to Ottawa. As I hope to settle in Ottawa, I would like to move my possessions on my next visit back from Toronto without going broke with a moving van or rental car. The bus mode is of little use; while they carry baggage, their allowance is less than that of the train's.

4. *Circuitous routings*

My companion and I could have saved ourselves a day, delays notwithstanding, had we been able to go direct to Montreal, as was possible before the 1981 cutbacks. Further, to travel by a more confortable (than bus) train at more convenient hours—and days—than the tri-weekly Dayliner from Ottawa to Sudbury one must spend 14½ hours going 'via' Toronto compared to 6 hrs. 45 minutes direct via North Bay.

5. *Limited international rail connections*

My companion and I would not have had to travel via Montreal on our way to the Boston area had there been a through overnight train available from Toronto to Boston/New York. Neither would both of us had to endure a long and uncomfortable bus ride back from Boston to Toronto had such a train service been available.

Indeed, before our journey I wrote to VIA President M. Pierre Franche about such a service proposal. All it would entail would be the replacement of an existing late night/early morning Toronto-Niagara Falls Dayliner with through coaches, sleepers, and baggage service, with en route Customs examinations, and extended to Buffalo (Depew) station to exchange cars with the Amtrak Lake Shore Limited. With this there would be possibilities for

transport de voyageurs pour la section d'Ottawa. Je ne suis pas étonnée non plus d'avoir remarqué fort peu de commercialisation de ce service à potentiel élevé.

3. *Installation insuffisantes pour les bagages.*

Lors de l'étape Toronto-Montréal de mon voyage de décembre 1983, cité précédemment, je suis montée à bord du train de nuit en partance de Toronto vers Montréal. Toutefois, lorsque j'ai fait confirmer mon passage, on m'a mentionné que VIA avait fait enlever le fourgon à bagages l'automne précédent. Le changement m'a passablement contrariée, car l'un des articles que je désirais faire enregistrer, pour des raisons évidentes de protection personnelle, était une carabine semi-automatique de calibre .22, enveloppée dans son emballage d'origine, et pour laquelle je possédais un permis en bonne et due forme. J'ai mal dormi, car j'étais littéralement «à cheval» sur la boîte de la carabine, coincée entre le siège et la fenêtre, et recouverte de mon manteau. Ce ne fut pas une sinécure non plus que de traîner le reste de nos bagages, que ma compagne et moi avions emportés en prévision d'une visite chez mes parents aux États-Unis à l'occasion de Noël.

De plus, j'ai constaté qu'il n'existe pas de route directe ou de route indirecte douteuse pour acheminer les bagages de Toronto à Ottawa. Comme j'espère m'établir à Ottawa, j'aimerais déménager mes biens au retour de mon prochain voyage à Toronto, sans vouloir à me ruiner en louant une auto ou en utilisant les services d'un camion de déménagment. L'autobus serait de peu d'utilité en l'occurrence; il peut transporter moins de bagages que le train.

4. *Itinéraires comportant des détours.*

Ma compagne et moi aurions pu nous épargner une journée, sans compter les délais, si nous avions pu nous rendre directement à Montréal, comme c'était possible avant les coupures de 1981. En outre, pour pouvoir voyager à bord d'un train plus confortable que l'autobus à des heures (et des jours) plus pratiques que l'autorail à liaison trois fois la semaine, d'Ottawa à Sudbury, il faut passer par Toronto, ce qui prend quatorze heures et demie au lieu de six heures quarante-cinq minutes si on emprunte la voie directe via North Bay.

5. *Choix limité de correspondances internationales.*

Ma compagne et moi n'aurions pas eu besoin de passer par Montréal pour nous rendre aux environs de Boston, s'il y avait eu un train de nuit en direct en partance de Toronto vers Boston/New-York. Nous n'aurions pas eu non plus à supporter un long et inconfortable voyage de retour en autobus de Boston à Toronto, si un tel service ferroviaire de transport de voyageurs avait été disponible.

En fait, avant notre voyage j'avais écrit au président de VIA, M. Pierre Franche, à propos de la possibilité d'un tel service. Il s'agirait simplement de remplacer l'autorail actuel Toronto-Niagara Falls, partant tard le soir et arrivant tôt le matin, par un service de voitures-coach en direct, des voitures-lits et un service de bagages, comportant des fouilles douanières en route, lequel service serait prolongé jusqu'à la gare de Buffalo (Depew), pour changer de voitures avec

through car service to Cleveland, Toledo, and Chicago, as both east-and-westbound Limited stop at Buffalo within approximately 2-3 hours of each other.

The response I received from M. Franche indicated that VIA was looking into it. However, once in Toronto I joined Transport 2000 and learned that an earlier letter from VIA Vice-President R. L. Borden to T2000 Ontario Vice-President Bruce Budd indicated the opposite. I have since then wrote to Mr. Borden to clarify.

Summary and Recommendations

From my recent experience on VIA Rail, in the context of the past several years, I feel that VIA has deteriorated, in contrast to the image presented in its advertisements. Equipment, timekeeping, treatment of passengers, baggage handling, and routings have declined to the point where even the bus looks good by comparison. My companion, who had never ridden a train before until she stepped aboard the Canadian that fateful December 15, 1983, is now convinced that buses are overall more comfortable. At least they don't freeze up in the middle of the night, though the confinement, smokers, baggage facilities, and often-inconveniently-located termini tempers her fondness for that mode as well.

It is time-consuming and aggravating for an interested member of the travelling public to have to keep telling VIA how to do its job. There seems to be a 'you-exist-to-serve-us' mentality about VIA, and a marked degree of resentment towards VIA's existence by Transport Canada, which one Vancouver-area Member of Parliament, Tom Siddon, referred to as 'the Ministry of Air Transport'. As well, there also seems to be a resentment towards VIA's existence by the railways, which one would think would be otherwise given VIA's existence as a customer of rail services, the payments for which, it is reported, is quite extensive. If there was true cooperation between the railways and VIA, could not the Canadian be rerouted on CN trackage between Regina and Winnipeg, thus saving time and loss of steam, and loss of tempers?

On the basis of my travel experience and my interest in rail passenger service matters, I would like to recommend the following:

1. That VIA's Board be reorganised with full voting representation from labour, which provides the actual customer services, and from the public, which rides and pays for, through tickets and taxes, the cost of VIA services. The VIA Chairman should be the Minister of Transport, in order to ensure direct responsibility of VIA to Parliament.

Amtrak Lake Shore Limited. De cette façon, il serait possible de fournir un service ferroviaire de transport de voyageurs en direct vers Cleveland, Toledo et Chicago, car les trains de Amtrak Lake Shore Limited à destination de l'est et à destination de l'ouest arrêtent à Buffalo à un intervalle d'environ deux à trois heures chacun.

La réponse que j'ai reçue de M. Franche indiquait que VIA étudiait cette possibilité. Rendue à Toronto toutefois, j'adoptai Transport 2000 et j'appris que le vice-présient de VIA, R. L. Borden, dans une lettre adressé précédemment au vice-président de T2000 Ontario, Bruce Budd, mentionnait le contraire. Par la suite, j'ai écrit à M. Borden pour obtenir des explications.

Résumé et recommandations

Si je me base sur mon expérience récente du réseau VIA Rail, j'estime que la qualité du service fourni par VIA s'est détériorée par rapport à celle des dernières années, ce qui contraste avec l'image qu'on nous présente dans la publicité. L'équipement, le respect des horaires, la façon dont on traite les voyageurs, la manipulation des bagages et les itinéraires sont autant de facteurs dont la qualité a diminué au point où même l'autobus paraît préférable. Ma compagne, qui n'avait jamais voyagé par train avant ce jour fatal du 15 décembre 1983 où elle a monté à bord du «Canadien», est désormais convaincue que les autobus sont nettement plus confortables. Ils ne gèlent pas au beau milieu de la nuit au moins, quoique l'espace restreint, les fumeurs, les installations pour les bagages, et les terminus souvent mal localisés modèrent un tant soit peu son penchant en faveur de ce moyen de transport.

C'est une perte de temps et une source d'agacement pour un membre intéressé du public voyageur que de devoir dicter sa conduite à VIA. Il semble y avoir une mentalité du genre 'vous existez dans le but de nous servir' au sujet de VIA, et un ressentiment marqué de la part de Transports Canada (qu'un membre du parlement de la région de Vancouver, Tom Siddon, dénommait le «Ministère des Transports aériens») à l'endroit de l'existence de VIA. Il semble aussi y avoir un ressentiment de la part des compagnies de chemins de fer face à l'existence de VIA, alors que l'on aurait pu s'attendre au contraire, étant donné que VIA est un client des compagnies de chemins de fer, et qui semble-t-il, paie assez cher les services de ces dernières. S'il existait une collaboration réelle entre les compagnies de chemins de fer et VIA, ne serait-il pas possible alors de faire circuler le «Canadien» sur les voies du CN entre Regina et Winnipeg, ce qui ferait perdre moins de temps et de vapeur, sans parler du sang-froid?

Me basant sur mon expérience des voyages et mon intérêt pour les questions concernant le service ferroviaire de transport de voyageurs, j'aimerais émettre les recommandations suivantes:

1. Réorganiser le conseil d'administration de VIA, de telle sorte que les employés puissent y avoir droit de vote, car ce sont eux qui fournissent les services aux clients, et que la population puisse y avoir droit de vote, car c'est elle qui utilise ces services et qui paie pour cela, sous forme de billets et de taxes. Le président de VIA devrait être le Ministre des Transports, de façon à s'assurer que VIA rende des comptes directement au Parlement.

2. That VIA be fully empowered to sign fixed-price contracts with the railways, and be able to dictate the quality and level of service.

3. That VIA's financial needs be ensured by apportioning to it percentage of the federal gasoline tax, as an efficient rail passenger service will help to promote energy conservation.

4. That the Minister of Transport order *immediately* enough sets of new bilevel equipment to cover the Canadian and other long-distance trains, of the pattern of bilevel equipment that the Government of Ontario *has* ordered for the Ontario Northland Railway, and due for delivery by Expo '86 in Vancouver, B.C.

5. That VIA reinstate through Sudbury-Ottawa-Montreal daily train service, with through equipment to Vancouver, and restore baggage service to not only the Montreal section of the overnight Toronto Cavalier but to the Ottawa one too.

6. That VIA be required to look into the problem of unreserved seating on the Ottawa overnight train.

7. That VIA as well look into, with public discussions, the issue of how to improve catering at the best cost to the user and VIA.

8. That VIA, Amtrak, and Canadian and American authorities be required to look into the overall question of improving international service, and specifically into the Toronto-New York/Boston proposal.

Good passenger rail service is essential to Canada if our country is to become less reliant on nonrenewable energy, and on modes of transport whose land, fuel, and environmental costs are becoming prohibitive. I would like to thank you for taking this very necessary step in seeing that Canada will once again have a passenger rail service that is the envy of the world.

2. Donner à VIA les pleins pouvoirs de signer des contrats à prix fixes avec les compagnies de chemins de fer, et lui permettre de leur dicter le niveau et la qualité des services.

3. Assurer les besoins financiers de VIA en lui assignant un pourcentage de la taxe fédérale sur l'essence, car un service ferroviaire efficace de transport de voyageurs contribue à promouvoir l'économie de l'énergie.

4. Commander *immédiatement*, par l'intermédiaire du Ministre des Transports, suffisamment d'équipement nouveau à deux étages pour répondre aux besoins du «Canadien» et des autres trains à trajet long, du type d'équipement à deux étages que le gouvernement ontarien a *déjà* commandé pour Ontario Northland Railway, et qui sera livré pour l'Expo '86 à Vancouver, C.-B.

5. Rétablir le service quotidien VIA Sudbury-Ottawa-Montréal en direct, avec de l'équipement en direct à destination de Vancouver, et rétablir le service de bagages non seulement sur la section de Montréal du train de nuit le «Cavalier» de Toronto, mais aussi sur la section d'Ottawa.

6. Demander à VIA d'étudier le problème des places non réservées à bord du train de nuit d'Ottawa.

7. Demander aussi à VIA d'étudier la question de l'amélioration des services de fournisseurs en alimentation, au coût le plus avantageux pour l'usager et VIA, et permettre à la population de participer aux discussions.

8. Demander à VIA, Amtrak, ainsi qu'aux autorités canadiennes et américaines d'étudier la question globale de l'amélioration du service international, et plus précisément la proposition d'une ligne Toronto-New-York/Boston.

Un service ferroviaire efficace de transport de voyageurs est essentiel au Canada, si nous désirons que notre pays dépende moins des sources non renouvelables d'énergie et des moyens de transport dont les coûts en essence, en terres, et sur le plan de l'environnement deviennent exorbitants. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir prendre ces mesures nécessaires afin que le Canada possède de nouveau un service ferroviaire de transport de voyageurs qui fasse l'envie des autres pays du monde.

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, May 30, 1984

Issue No. 14

Fourteenth Proceedings on

Briefs and letters received by the Committee in respect of the inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Deuxième session de la
Trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 30 mai 1984

Fascicule nº 14

Quatorzième fascicule concernant:

Mémoires et lettres reçus par le Comité ayant trait à l'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

36807—1

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery—(14)

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable James Balfour

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Balfour	Muir
Bielish	*Olson
Bonnell	Perrault
*Flynn	Riley
Graham	Stewart
Langlois	Stollery—(14)

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Published under authority of the Senate by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

Le greffier du Sénat

Charles A Lussier

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 19 janvier 1984

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

IN ACCORDANCE WITH A MOTION, ADOPTED BY THE COMMITTEE, ON MONDAY, APRIL 22, 1984 THE FOLLOWING DOCUMENTS ARE BEING PRINTED IN THIS ISSUE.

Brief submitted by THOMAS RICHARDS, Barrie, Ontario. (*Appendix "14-A"*)

Brief submitted by VERNON RICHARDS, Charlottetown, P.E.I. (*Appendix "14-B"*)

Brief submitted by ELIZABETH ROBICHAUD, Arichat, Nova Scotia. (*Appendix "14-C"*)

Brief submitted by A. C. RUSSELL, Pembroke, Ontario. (*Appendix "14-D"*)

Brief submitted by J. SHASKE (Sunshine Coast Regional District), Sechelt, British Columbia. (*Appendix "14-E"*)

Brief submitted by HARRY SMITH (Columbus Travel Agency), Montréal, Québec. (*Appendix "14-F"*)

Letter submitted by GARY N. STOCKFORD, Cambridge, Ontario. (*Appendix "14-G"*)

Brief submitted by JOHN W. STOPFORTH, Calgary Alberta. (*Appendix "14-H"*)

Brief submitted by JEAN-PIERRE TABOUREAU, Cap-Rouge, Québec. (*Appendix "14-I"*)

Brief submitted by SEAN TRAFIN, Windsor, Ontario. (*Appendix "14-J"*)

Brief submitted by JOHN THOMPSON, Montréal, Québec. (*Appendix "14-K"*)

Brief submitted by G. WATSON, Surrey, British Columbia. (*Appendix "14-L"*)

Letter submitted by ELSIE E. WAYNE, Saint John, New Brunswick. (*Appendix "14-M"*).

Brief submitted by JACK WHITE, Kincardine, Ontario. (*Appendix "14-N"*)

Letter submitted by PETER J. WINTEMUTE (Winnipeg to Farlane Camping & Recreational Association), Winnipeg, Manitoba. (*Appendix "14-O"*)

CONFORMÉMENT À LA MOTION ADOPTÉE PAR LE COMITÉ LE LUNDI 22 AVRIL 1984 LES DOCUMENTS SUIVANTS PARAISSENT DANS LE PRÉSENT FASCICULE.

Mémoire présenté par M. THOMAS RICHARDS, Barrie (Ontario) (*Appendice «14-A»*)

Mémoire présenté par M. VERNON RICHARDS, Charlottetown (Île du Prince-Édouard) (*Appendice «14-B»*)

Mémoire présenté par Mme ELIZABETH ROBICHAUD, Arichat (Nouvelle-Écosse) (*Appendice «14-C»*)

Mémoire présenté par M. A. C. RUSSELL, Pembroke (Ontario) (*Appendice «14-D»*)

Mémoire présenté par M. J. SHASKE (Sunshine Coast Regional District) Sechelt (Colombie-Britannique) (*Appendice «14-E»*)

Mémoire présenté par M. HARRY SMITH (Agence de voyage Columbus) Montréal (Québec) (*Appendice «14-F»*)

Lettre soumise par M. GARY N. STOCKFORD, Cambridge (Ontario) (*Appendice «14-G»*)

Mémoire présenté par M. JOHN W. STOPFORTH, Calgary (Alberta). (*Appendice «14-H»*)

Mémoire présenté par M. JEAN-PIERRE TABOUREAU, Cap-Rouge (Québec) (*Appendice «14-I»*)

Mémoire présenté par Mme SEAN TRAFIN, Windsor (Ontario) (*Appendice «14-J»*)

Mémoire présenté par M. JOHN THOMPSON, Montréal (Québec) (*Appendice «14-K»*)

Mémoire présenté par M. G. WATSON, Surrey (Colombie-Britannique) (*Appendice «14-L»*)

Lettre présentée par Mme ELSIE E. WAYNE, St-Jean (Nouveau-Brunswick) (*Appendice «14-M»*).

Mémoire présenté par M. JACK WHITE, Kincardine (Ontario) (*Appendice «14-N»*)

Lettre soumise par M. PETER J. WINTEMUTE (Winnipeg to Farlane Camping & Recreational Association), Winnipeg (Manitoba) (*Appendice «14-O»*)

APPENDIX "14-A"

6 Carlton Rd.
Barrie, Ontario
L4M 5J6

Mr. Chairman:

The following report is my submission to the Committee, regarding VIA Rail Canada, Inc.

The Report is a copy of my term paper at Georgian College.

I apologize for the late arrival of the report, as I just became aware of the enquiry on March 30, 1984.

Sincerely,

Thomas Richards,
Business Administration
Student

6 Carlton Rd.
Barrie, Ont.
L4M 5J6

March 30, 1984

The Clerk,
Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate
Ottawa, Ontario.
K1A 0A4

Honourable Léopold Langlois,
Chairman.

The following report is an analysis of Canada's Rail Passenger Service. Rail Passenger Service in Canada is provided by VIA Rail. Trains have played a vital role in Canada's past, and could continue to play such a role in Canada's future.

The report is divided into four parts. Part one presents a brief background explaining the history of railroads and the creation of VIA. Part two describes the problems of VIA and the impact that these problems have upon marketing the product. Part three is my revitalization strategy for VIA Rail. The fourth part consists of different Appendicies, supporting various parts of the research.

Please feel free in asking any questions pertaining to the report.

Sincerely,

Thomas Richards

SYNOPSIS

VIA Rail is Canada's only Railway passenger service. This report contains information regarding the creation of VIA, the problems facing the industry and a new revitalization strategy.

APPENDICE «14-A»

6 Carlton Road
Barrie, Ontario L4M 5J6

Monsieur le Président,

Le rapport ci-joint est le mémoire que j'adresse au Comité au sujet de VIA Rail Canada Inc.

Il s'agit d'une copie de la thèse que j'ai préparée à Georgian College.

Je regrette d'avoir tardé à vous le faire parvenir mais je n'ai été informé de votre demande que le 30 mars 1984.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Thomas Richards
Étudiant en Gestion des
affaires

6 Carlton Road
Barrie, Ontari
L4M 5J6

30 mars 1984

Comité permanent des Transports
et des Communications
Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

L'Honorable Léopold Langlois
Président

Le rapport ci-joint présente une analyse des services voyageurs des chemins de fer du Canada; ces services sont fournis au Canada par VIA Rail. Les trains ont joué un rôle capital dans l'histoire du Canada, et ils pourraient continuer à jouer ce rôle à l'avenir.

Le rapport comporte quatre sections. La première présente un bref historique des chemins de fer et les circonstances de la création de VIA. La deuxième section est consacrée aux problèmes de VIA et à leur incidence sur la commercialisation du produit. La troisième section contient la stratégie de revitalisation que je recommande. La quatrième section consiste dans diverses annexes destinées à documenter certaines parties du travail.

Je vous prie de ne pas hésiter à me poser des questions au sujet de ce rapport.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Thomas Richards

SYNOPSIS

VIA Rail est le seul organisme ferroviaire au Canada qui offre des services voyageurs. Le présent rapport contient des renseignements sur la création de VIA Rail, sur les problèmes auxquels l'industrie ferroviaire doit faire face ainsi que sur une nouvelle stratégie de revitalisation.

INTRODUCTION

VIA Rail Canada was created by the government of Canada in 1977. Before 1977 CN Rail and CP Rail provided rail passenger services; however, as the market declined the two railroad companies decided to abandon the rail passenger industry. As a consequence of the social responsibility that all governments must accept, the Canadian government created VIA Rail. Through VIA the Rail Passenger Industry was to be continued.

History of the Railroad Industry

Railways were essential in the past and are considered today to be so. The railway industry has played a vital role throughout the history of Canada, whether it be economic, social or political.

In fact, railroad development was one of the contributing factors to the formation of the Dominion of Canada in 1867. The dream of Sir J. A. MacDonald of a Canada joined from sea to sea by a transcontinental railroad had positive consequences; British and other immigrants were moved west for settlement and the deployment of British Troops hastened American expansion plans.[1]

In the early years of Confederation many railway companies provided passenger services to Canadians on a commercial basis. Throughout the years, these small railway companies were absorbed by the two giants of the railway industry in Canada, Canadian National Railway (CN Rail), and Canadian Pacific (CP Rail). These two giants of the industry were a major factor in developing the nation, helping to link together a widely scattered population. Passenger trains dominated intercity movement in Canada until the middle of the Twentieth Century.[2] Thus, trains represent an integral part of our heritage.

The Creation of VIA Rail Canada, Inc.

The railway passenger industry position has undergone a severe erosion in the past thirty years. According to the Science Council of Canada, the passenger train system accounted for only 1 per cent of the total passenger-kilometre travelled in Canada, in 1980-81.[3] This erosion has occured because the passenger market has been captured largely by the private automobile and the intercity bus. The bus offers lower fares and more frequent service, and both the automobile and bus travel at higher speeds, (given present conditions). In the 1960's and 1970's the rail passenger market was challenged by high quality air travel. The average traveller transfered to this more attractive, time-saving mode, despite the higher cost. As the rail passenger market declined, less money was spent on new equipment, and existing rolling stock became outdated, with service becoming inefficient and costly. Facing rapidly rising costs, CN and CP agreed to abandon rail passenger services. In an attempt to prevent widespread service disruptions, the federal government established service "subsidy

INTRODUCTION

Le gouvernement du Canada a créé VIA Rail en 1977. Avant cette date, les services voyageurs des chemins de fer étaient offerts par le CN et le CP; mais comme le marché accusait un déclin, les deux compagnies ferroviaires décidèrent d'abandonner les services voyageurs. Le gouvernement du Canada, assumant alors la responsabilité sociale qui incombe à tous les gouvernements, décida de créer VIA Rail. C'est par l'intermédiaire de VIA Rail que les services voyageurs des chemins de fer devaient désormais se poursuivre.

Historique de l'industrie ferroviaire

Les chemins de fer ont toujours été considérés comme essentiels, par le passé; ils le sont encore aujourd'hui. L'industrie ferroviaire a joué un rôle capital tout au long de l'histoire du Canada, dans la vie économique, sociale et politique du pays.

De fait, le développement des chemins de fer a été l'un des facteurs ayant contribué à la formation du Dominion du Canada, en 1867. Le rêve de Sir J. A. MacDonald avait été de réunir les différentes parties du Canada, d'un océan à l'autre, par un chemin de fer transcontinental. Le projet avait eu des conséquences positives: des émigrants britanniques et de diverses autres origines furent transportés vers l'ouest pour s'y établir, tandis que le déploiement des troupes britanniques incita les Américains à mettre en œuvre leurs plans d'expansion.[1]

Au cours des premières années de la Confédération, de nombreuses compagnies ferroviaires assuraient des services de voyageurs sur une base commerciale. Au fil du temps, ces petites compagnies furent absorbées par les deux géants de l'industrie ferroviaire au Canada, le Canadien National (CN Rail) et le Canadien Pacifique (CP Rail). Ces deux entreprises de grande envergure ont considérablement contribué au développement du pays et ont permis de relier les nombreuses collectivités éparpillées sur un territoire immense. Ce sont les trains de voyageurs qui ont principalement assuré les transports interurbains au Canada jusqu'au milieu du vingtième siècle.[2] Les trains font donc partie intégrante de notre héritage.

Créatio de VIA Rail Canada Inc.

L'industrie du transport ferroviaire des voyageurs a subi une grave érosion au cours des trente dernières années. Selon le Conseil des sciences-Canada, les trains de voyageurs n'ont assuré que 1 p. 100 des transports (total passagers-kilomètres) au canada, en 1980-1981.[3] Cette érosion provient du fait que le marché des services voyageurs est dominé par l'automobile personnelle et l'autocar interurbain. L'autocar offre des tarifs plus bas et un service plus fréquent. Par ailleurs, l'automobile et l'autocar roulent à de plus grandes vitesses (dans les conditions actuelles). Dans les années 60 et 70, les services voyageurs des chemins de fer se sont trouvés concurrencés par des services aériens de haute qualité. En dépit du coût élevé de ces services, le voyageur moyen s'est alors tourné vers ce mode de transport plus attrayant et plus rapide. Avec ce déclin du marché du transport ferroviaire, on fut obligé de dépenser moins d'argent pour l'achat d'équipement nouveau, le matériel roulant devint désuet et les services, coûteux et inefficaces. Devant l'augmentation cosntante des coûts, le CN et le CP

provision" through sections 260-261 of the National Railway Act.[4] This legislation permitted the railway a maximum subsidy of 80 per cent of the losses associated with all passenger services supplied in the public interest. The Canadian Transport Commission, in compliance with this legislation and at the railways' request, then declared all existing intercity passenger services to be uneconomic and thus eligible for the subsidy. However, instead of improving passenger service quality and competitiveness, the subsidy led to the further deterioration. Without further government help or incentives, CN and CP refused to invest in passenger rolling stock or plant equipment, thus forcing the continued operation of aged and inefficient equipment that now has to be scrapped.[5] Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP), paid little attention to planning and marketing their passenger services. This state of the railway passenger service persisted throughout the 1970's. In the Auditor-General's analysis, he found that revenues were distorted by costs associated with inefficient operating practices, the large but required amortization of capital, and inflation. As a result, deficits grew from $102 million in 1972 to $322 million in 1980.[6] Thus, very large subsidy increments were assured; however, business fell to even lower levels.

As a consequence of the larger losses and higher costs, the federal government became increasingly concerned about the rising subsidies.[7] In 1975, the government undertook a rail policy review, and in 1976 it adopted a new Rail Passenger Policy.

In 1976 the government of Canada implemented the railway passenger policy. The objective of the policy was to create a comprehensive plan for rationalization** and revitalization of the railway passenger network.[8] The main concern of the government was to reduce the amount paid by Canadian taxpayers in subsidizing railway passenger services. The marketing policy of the government was to "reduce subsidies by attracting more passengers and increasing revenues where there was a potential market, and to cut government expeditures by eliminating, reducing, or consolidating services, where there was limited market potential."[9]

The policy involved service rationalization through the elimination of CN and CP passenge routes, facility duplication, and selective upgrading of services, particularly those in the Quebec-Windsor corridor. The upgrading of services was to be achieved through the introduction of highspeed Light Rapid Comfortable equipment.[10] Although the government of Canada stated that it was concerned with rising subsidies, the proposed policy called for an increase in subsidy payments

** Rationalization: to make more efficient by reorganizing, so as to eliminate waste, labour, material, etc.

décidèrent d'abandonner les services voyageurs des chemins de fer. Pour éviter l'interruption générale de ces services, le gouvernement fédéral décida de les subventionner et mit en vigueur les articles 260 et 361 de la Loi sur les chemins de fer antionaux.[4] Ces nouvelles dispositions législatives permettaient l'octroi de subventions couvrant au maximum 80 p. 100 des pertes relatives aux services voyageurs des chemins de fer fournis dans l'intérêt du public. Conformément aux termes de la Loi et à la demande des compagnies ferroviaires, la Commission canadienne des transports déclara alors que tous les services interurbains de transport de voyageurs étaient déficitaires et justifiaient l'octroi de subventions. Cependant, au lieu d'entraîner une amélioration des services et une situation plus concurrentielle, les subventions amenèrent une plus grande détérioration. Le CN et le CP refusèrent d'investir dans des trains de voyageurs ou dans de l'équipement d'atelier, à moins d'une aide gouvernementale plus substantielle, et l'on continua d'utiliser un matériel vieilli et inefficace qui doit être aujourd'hui mis au rebus.[5] Le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) n'accordaient que peu d'attention à leurs services voyageurs. Cette situation du transport ferroviaire des voyageurs persista tout au long des années 70. Dans le cadre de son analyse, le Vérificateur général constata que les profits étaient faussés par les coûts résultant de méthodes d'exploitation inefficaces, par le montant de l'amortissement du capital—montant considérable, mais nécessaire—et par l'inflation. C'est ainsi que le déficit s'accrût, passant de 102 millions en 1972 à 322 millions en 1980.[6] Des subventions supplémentaires s'avéraient nécessaires mais elles n'empêchèrent pas le chiffre d'affaires de tomber à des niveaux encore inférieurs.

Devant ces pertes croissantes et ces coûts de plus en plus élevés, le gouvernement fédéral s'inquiétait d'avoir à fournir des subventions toujours plus élevées.[7] En 1975, le gouvernement entreprit une étude du transport ferroviaire et, en 1976, il adopta une nouvelle politique en matière de services voyageurs des chemins de fer.

Cette politique fut mise en vigueur la même année. Elle visait la création d'un plan global pour la rationalisation** et la revitalisation du réseau des services voyageurs des chemins de fer.[8] Ce que le gouvernement visait principalement c'était de réduire le montant des subventions que les contribuables canadiens devaient verser pour les services voyageurs. Il s'agissait d'une politique de commercialisation grâce à laquelle on pourrait réduire les subventions en attirant un plus grand nombre de voyageurs, augmenter les profits dans les secteurs où le marché offrait un certain potentiel, et réduire les dépenses gouvernementales en éliminant, réduisant ou consolidant les services existant dans les secteurs où le potentiel du marché était limité.[9]

La politique de rationalisation comportait notamment l'élimination des itinéraires et des installations du CN et du CP qui faisaient double emploi; elle comportait aussi une amélioration sélective des services, en particulier ceux du corridor Québec-Windsor. Cette amélioration des services devait être réalisée grâce à l'adoption d'un équipement confortable, léger et roulant à grande vitesse.[10] En dépit de l'inquiétude que le gouvernement du canada manifestait à l'égard de l'augmenta-

** On entend par «rationalisation» une réorganisation destinée à rendre les services plus efficients et à réduire la main-d'œuvre, le matériel, les pertes, etc.

from 80 per cent to 100 per cent where capital costs were ensured to upgrade equipment.[11]

In 1976, the Minister of Transport directed the department to initiate and ensure the development and implementation of the railway passenger program. The Minister of Transport in his policy announcement defined four overall marketing prioities:[12]

(1) Services to remote locations were to be maintained.

(2) Services in high population density corridors were to be improved to respond to potential market demand;

(3) Transcontinental services were to be revitalized; and

(4) Regional services to be reduced.

It was the railway passenger polcy program that had the final impact upon the birth of VIA. VIA Rail was incorporated officially on May 2, 1977 as a separate Schedule D Crown Corporation, independent of the CN and CP systems.[13] Thus service integration and revitalization were implemented through VIA Rail, combined with capital equipment purchases and service and marketing restructuring. The purpose of the revitalization policy of the government was to decrease the rising costs and rejuvenate passenger rail service.

Theoretically, the creation of VIA was to provide efficient and attractive services in areas where rail is an appropriate form of passenger transportation and to cut the level of government subsidies paid for these services. VIA is responsible to Parliament and responsive to public demands. The creation of VIA permits economies not possible when the two great companies operated independent services.

Early Evaluation of VIA

The results of VIA's Rail's performance in marketing its new service were remarkable. Business increased by 40 per cent from 1977 to 1980. However, the annual capital and operating expenditures also increased at a more rapid rate. In 1981, the annual deficit was estimated to be $500 million, despite the discontinuation of 20 regional and local services. As a result, in July 1981 an announcement was made of the abadonment of 17 route services, the reduction of frequency in four others and the introduction of four new low frequency day services.[14]

III Existing Marketing Strategy

As a result of the introduction of the automobile, intercity bus, and the airplane, the passenger railway service market of the 1970's declined. Since the passenger rail service market declined, CN and CP spent less money in the area of passenger services. They initially wanted to abandon the service, as the market place dictated that there was no longer the need for rail passenger service. The government of Canada, however, felt that rail passenger service in certain areas was an absolute

tion des subventions, la politique proposée exigeait que les subventions passent de 80 p. 100 à 100 p. 100 dans les cas où les dépenses en capital devaient assurer l'amélioration de l'équipement.[11]

En 1976, le ministre des Transports amena le ministère à mettre sur pied ce programme et à en assure la réalisation et la mise en vigueur. En annonçant sa nouvelle politique, le ministre des Transports définit quatre objectifs principaux de commercialisation.[12]

1) Les services à destination des localités éloignées devaient être maintenus.

2) Les services dans les corridors où la densité population était élevée devaient être améliorés pour répondre à la demande du marché.

3) Les services transcontinentaux devaient être rationalisés.

4) Les services régionaux devaient être réduits.

L'application de ce nouveau programme eut une incidence décisive sur la création de VIA. Le 2 mai 1977, VIA Rail devint officiellement une société de la Couronne de l'annexe D, distincte et indépendante des systèmes CN et CP.[13] Ainsi, l'intégration et la revitalisation des services seraient réalisées par VIA Rail, en particulier grâce à l'achat d'immobilisations et à une restructuration de la commercialisation et des services. En adoptant cette politique, le gouvernement avait pour objectif de réduire les coûts toujours croissants et de rajeunir les services voyageurs des chemins de fer.

Théoriquement, la création de VIA Rail était destinées à assurer des services attrayants et efficients dans les régions où le chemin de fer représente une formule convenable pour le transport des voyageurs, et de réduire les subventions gouvernementales versées pour assurer ces services. VIA Rail est responsable devant le Parlement et doit répondre à la demande du public. La création de VIA devait permettre des économies qui ne pouvaient être réalisées lorsque les deux grandes compagnies exploitaient des services distincts.

Évaluation préliminaire du rendement de VIA

VIA Rail atteignit des résultats remarquables dans la commercialisation de ses nouveaux services. Le chiffre d'affaires augmenta de 40 p 100 de 1977 à 1980. Cependant, les dépenses en captial et les dépenses d'exploitation annuelles augmentaient à un rythme encore plus rapide. En 1981, le déficit annuel était estimé à 500 millions de dollars, en dépit de la suppression de 20 lignes locales et régionales. C'est pourquoi on annonçait en juillet 1981 l'abandon de 17 itinéraires, la réduction de la fréquence des services offerts sur quatre autres itinéraires, ainsi que l'introduction de quatre nouveaux services quotidiens de faible fréquence.[14]

III Stratégie de commercialisation actuelle

Dans les années 70, l'utilisation de l'automobile, des autobus interurbains et de l'avion avait entraîné une réduction des services voyageurs des chemins de fer. Il en résulta que les compagnies CN et CP consacrèrent moins de fonds aux services voyageurs. Elles songèrent d'abord à les abandonner étant donné que le marché semblait indiquer que le besoin de services voyageurs des chemins de fer n'existait plus. Mais le gouvernement du Canada pensait que ces services étaient

necessity. As a consequence of the social responsibility that all government must accept, the Canadian government created VIA Rail. Through VIA the rail passenger service was to be continued.

Marketing Policy

The marketing policy of the government was implemented through the rationalization and revitalization objectives of the 1976 program. (For a detailed account of the objectives see Appendix A) These objectives were the established set of guidelines for changing the rail passenger system. Once VIA was created, the main thrust of the marketing strategy was to reduce subsidies by attracting more passengers and increasing revenues where there was a potential market and to cut government expenditures by eliminating, reducing or consolidating services where there was limited market potential.[15]

Target Market

The potential market that the government described in its objectives appears to focus on some specific target customers. The target group consists of the business traveller and a family oriented consumer. These two segments of these target are presumed to be the targets through observation of VIA Rail's television advertising.

The Four P's[16]

Product defined by McCarthy and Shapiro is a physical good or service that will satisfy the target customers. The government's objectives of attracting more passengers through the improvement of services in high population density corridors; ie, Windsor-Quebec City appears to define product.

Promotion informs the target customers about the availability of a physical good or service that has been created for them. The advertising on television and in magazines executes the promotional aspect of the overall marketing strategy.

Place is finding a way to reach the target customers. The government, through the creation of VIA accepted the social responsibility of providing passenger rail service in remote areas; and, through the revitalization objectives, of providing passenger rail service in high population density locations. As a result of these two policies, the government did use the place aspect of the marketing mix.

Price is generally set after estimating expected customer reaction to the total offering and the costs of getting it to them. Unfortunately, I was unable to attain any price objectives relating to the overall Marketing mix.

Present Marketing Segments of the Railway Passenger Service Systems

Essentially, there are four segments of the passenger rail service.[17] The most heavily travelled segment of the railway

indispensables dans certaines régions. Acceptant d'assumer la responsabilité social qui revient à tous les gouvernements, le gouvernement du Canada créa VIA Rail pour assurer le maintien des services voyageurs des chemins de fer.

Politique de commercialisation

La politique de commercialisation gouvernementale fut mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des objectifs de rationalisation et de revitalisation établis dans le programme de 1976 (voir l'annexe A pour une description détaillée des objectifs). Ces objectifs consistaient dans un ensemble de directives visant la réorganisation des services voyageurs des chemins de fer. Après la création de VIA, le but principal de la stratégie de commercialisation était de réduire les subventions gouvernementales, d'augmenter les profits dans les secteurs où le marché était prometteur et de réduire les dépenses en éliminant, réduisant ou consolidant les services dans les secteurs où le marché s'avérait restreint.[15]

Marché-cible

Le marché-cible que le gouvernement a décrit dans ses objectifs semble axé sur une clientèle particulière. Les groupes visés sont les hommes d'affaires et les familles. En effet, la publicité diffusée à la télévision par VIA Rail s'adresse principalement à ces deux groupes.

Les quatre «P»[16]

Le «produit», tel qu'il est défini par McCarthy et Shapiro, est un bien physique ou un service propre à satisfaire la clientèle-cible. Les objectifs du gouvernement, qui consistent à attirer plus de voyageurs grâce à l'amélioration des services dans les corridors où la densité de la population est élevée (par exemple, la ligne Windsor-Québec), représentent la définition du produit.

Une campagne de «promotion» vise à faire connaître à la clientèle-cible la disponibilité d'un bien ou d'un service créé pour elle. Cette campagne de promotion prévue dans la stratégie globale de commercialisation est réalisée par la publicité diffusée à la télévision et dans les revues.

Une «place» peut être acquise sur le marché grace aux moyens déployés pour atteindre la clientèle-cible. En créant VIA Rail, le gouvernement a accepté la responsabilité sociale de fournir des services voyageurs des chemins de fer dans les localités éloignées; en adoptant les objectifs de revitalisation, il a accepté de fournir ces mêmes services dans les régions très peuplées. On peut donc dire qu'en mettant sur pied ces deux politiques, le gouvernement a tenu compte du facteur «place» d'un programme de commercialisation.

Le «prix» est généralement déterminé après évaluation des réactions de la clientèle devant les avantages offerts, et après évaluation des coûts. Malheureusement, il ne m'a pas été possible d'analyser les objectifs de «prix» relatifs à l'ensemble de la campagne de commercialisation.

Secteurs actuellement commercialisés

Le réseau des services voyageurs des chemins de fer comporte quatre secteurs principaux.[17] Le secteur le plus actif est

system is the corridor service from Quebec City of Windsor. In this corridor, ridership frequently approaches 300 people per trip, and in the holiday season it can excess 700.

The second segment is classified as regional. The regional service connects communities of 20,000 to 250,000 people at average speeds of 80km per hour. Wider ridership varies from a few people per trip to peaks of about 250. Examples of routes: Halifax-Yarmouth, Vancouver-Prince George, and Winnipeg-Thunder Bay.

The third segment is classified as remote. The remote services are operated specifically in the Canadian North. Generally they are operated at low speeds, and often they are integrated with freight service. In the majority of cases, ridership is low, ranging from 3 to 50 persons per trip.

The fourth and final segment is the transcontinental service, which today consists of only Montreal-Toronto-Calgary-Vancouver and Montreal-Campbellton-Moncton-Halifax runs. As with the other three segments this one suffers from insufficient ridership to meet train costs.

Product Life Cycle

The graph on the following page represents the Life Cycle of the Passenger Train in Canada.

The market introduction stage introduces the train as a means of transportation in 1850. It is plotted at ¼ of the way, because before the passenger train, the stage coach and the individual horse was the means of transportation.

The market growth stage represents the profound impact the train had upon transportation. During this stage the train was the number one transportation method on land.

In the market maturity stage, other forms of transportation begin to develop in the market. The individual automobile, the intercity bus and the airplane all had an impact upon the means of transportation.

The sales decline stage is the present condition of VIA Rail. The projections that start the climb upward, could be a future introduction of the super high-speed trains. This type of projection is discussed in the revitalization section.

celui de la ligne reliant Québec à Windsor. Sur cette ligne, on compte souvent près de 300 voyageurs par voyage et, durant la saison des vacances, plus de 700.

Le second secteur est classifié comme «secteur régional». Il s'agit des lignes reliant des collectivités de 20,000 à 250,000 habitants; sur ces lignes, la vitesse moyenne des trains est de 80 kilomètres à l'heure, et le nombre de voyageurs varie considérablement, allant de quelques personnes par voyage à des maxima d'environ 250. (Exemple, Halifax-Yarmouth, Vancouver-Prince George et Winnipeg-Thuder Bay).

Le troisième secteur est classifié comme secteur des «services aux localités éloignées»; ces services sont offerts plus particulièrement dans le nord du Canada. En général, il s'agit de trains roulant à faible vitesse, qui comportent souvent des wagons de marchandises. Dans la plupart des cas, le nombre de voyageurs est faible, allant de 3 à 50 personnes par voyage.

Le quatrième et dernier secteur englobe les services transcontinentaux qui, à l'heure actuelle, sont assurés uniquement sur les lignes Montréal-Toronto-Calgary-Vancouver et Montréal-Campbellton-Moncton-Halifax. Comme dans le cas des trois secteurs précédents, ce dernier secteur n'attire pas suffisamment de voyageurs pour permettre le recouvrement des coûts.

Cycle de vie du produit

On trouvera à la page suivante une courbe qui représente le cycle de vie du train de voyageurs au Canada.

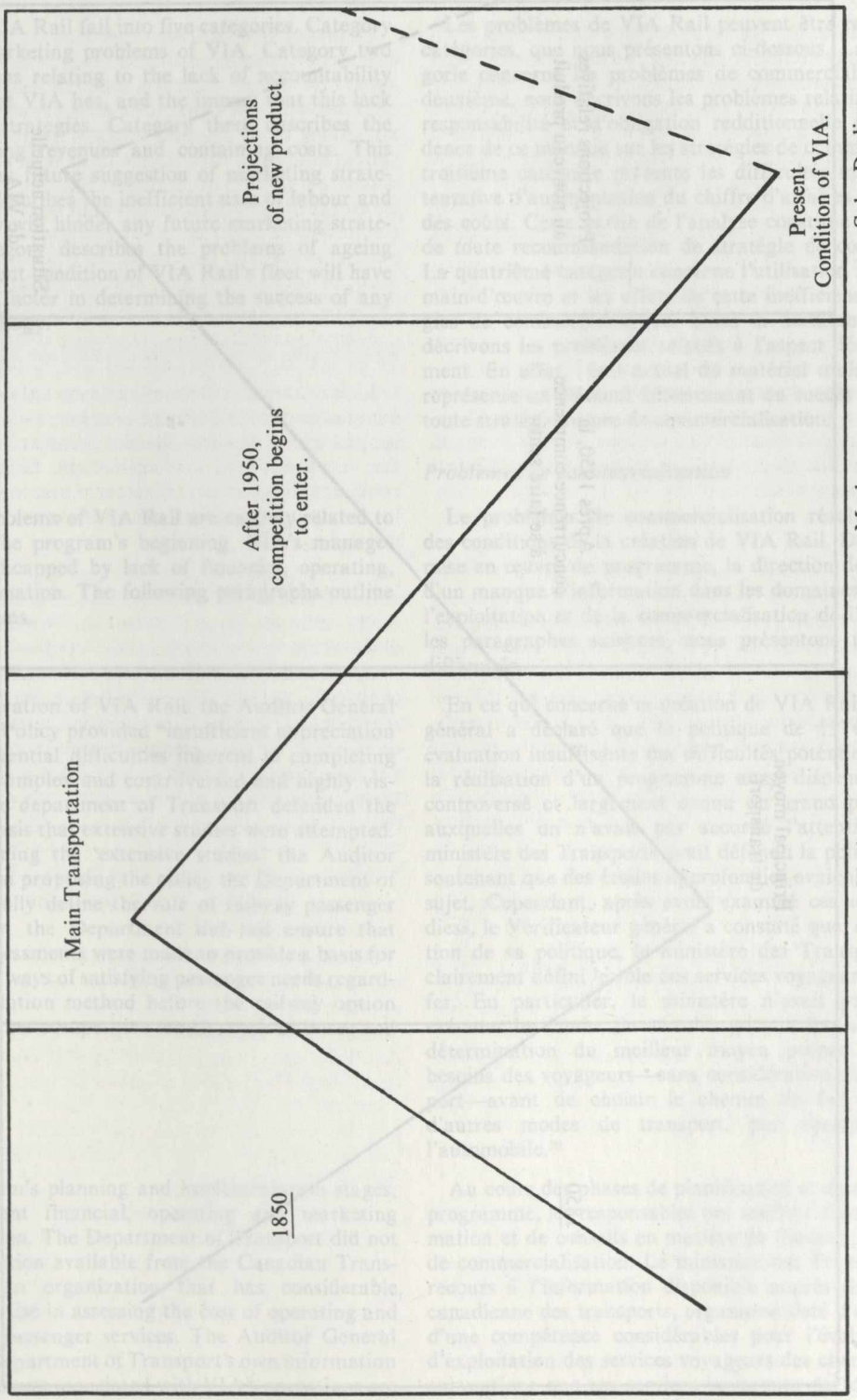
Le train a été introduit sur le marché comme moyen de transport en 1850. La courbe n'est tracée qu'à partir d'une marge de ¼, étant donné qu'avant le train de voyageurs, la diligence et le cheval étaient les moyens de transport utilisés.

L'étape de la croissance sur le marché indique l'incidence profonde que le train a eue sur l'industrie du transport. Au cours de cette période, le train a occupé la première place dans l'évantail des moyens de transport par terre.

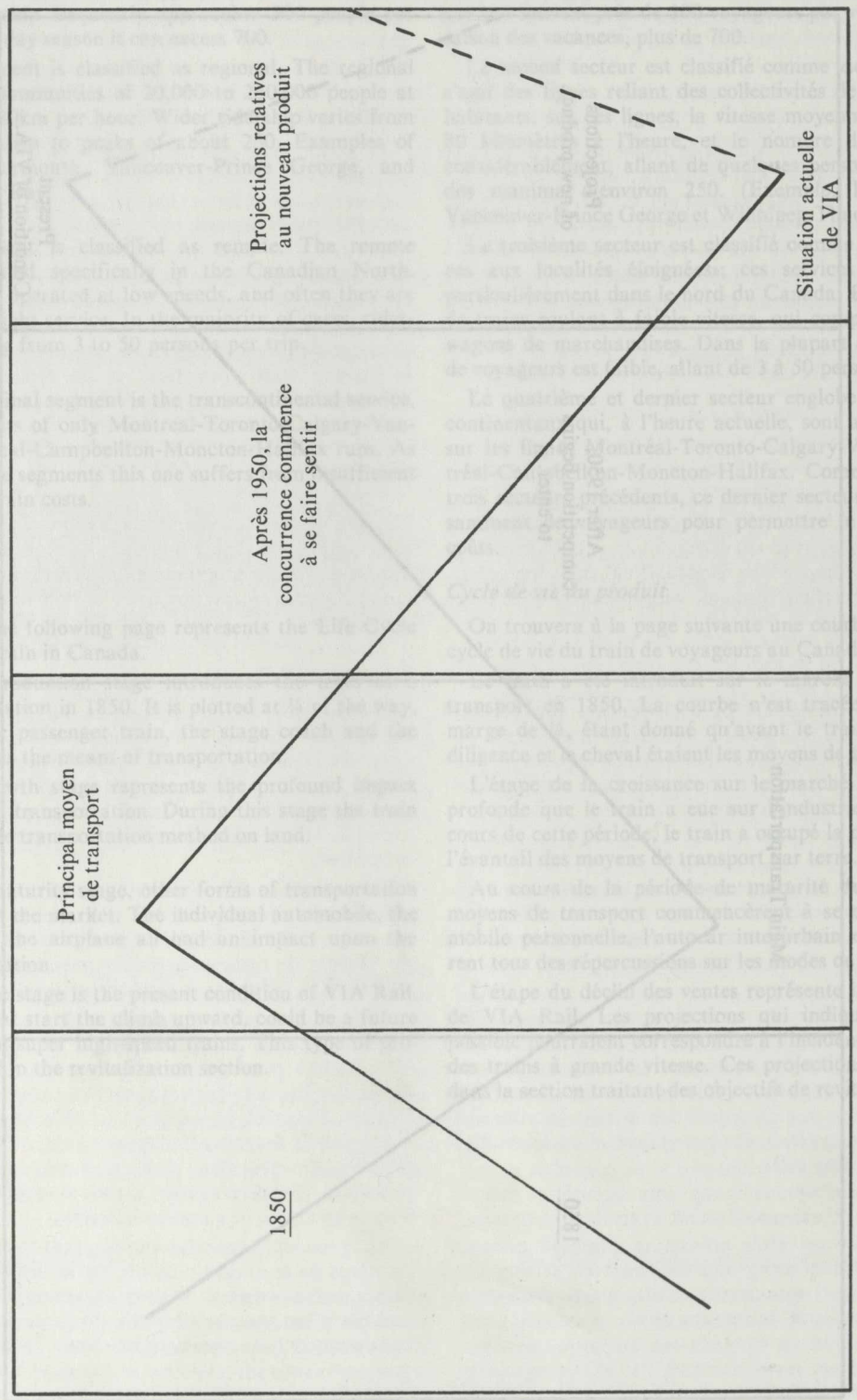
Au cours de la période de maturité du marché, d'autres moyens de transport commencèrent à se développer. L'automobile personnelle, l'autocar interurbain et l'avion entraînèrent tous des répercussions sur les modes de transport.

L'étape du déclin des ventes représente la situation actuelle de VIA Rail. Les projections qui indiquent une remontée possible pourraient correspondre à l'incidence de l'introduction des trains à grande vitesse. Ces projections seront expliquées dans la section traitant des objectifs de revitalisation.

Product Life Cycle



Cycle de vie du produit



Problems of VIA Rail Canada, Inc.

The problems of VIA Rail fall into five categories. Category one describes the marketing problems of VIA. Category two describes the problems relating to the lack of accountability and responsibility that VIA has, and the impact that this lack as upon marketing strategies. Category three describes the problems of increasing revenues and containing costs. This section is vital to any future suggestion of marketing strategies. Category four describes the inefficient uses of labour and how that inefficiency will hinder any future marketing strategies. The final category describes the problems of ageing equipment. The present condition of VIA Rail's fleet will have the most significant factor in determining the success of any future marketing strategy.

Marketing Problems

The marketing problems of VIA Rail are entirely related to its creation. Since the program's beginning, VIA's management has been handicapped by lack of financial, operating, and marketing information. The following paragraphs outline the marketing problems.

Concerning the creation of VIA Rail, the Auditor General stated that the 1976 Policy provided "insufficient appreciation and attention to potential difficulties inherent in completing such an expensive, complex and controversial and highly visible program."[19] The department of Transport defended the 1976 policy on the basis that extensive studies were attempted. However, in examining the 'extensive studies' the Auditor General found that in proposing the policy the Department of Transport did not fully define the role of railway passenger services. Specifically, the Department did not ensure that necessary market assessments were made to provide a basis for determining the best ways of satisfying passenger needs regardless of the transportation method before the railway option was accepted over other competitive modes, such as buses and automobiles.[20]

During the program's planning and implementation stages, there was insufficient financial, operating and marketing advice and information. The Department of Transport did not make use of information available from the Canadian Transport Commission, an organization that has considerable experience and expertise in assessing the cost of operating and subsidizing railway passenger services. The Auditor General concluded that the Department of Transport's own information on the costs and revenues associated with VIA's operations are inadequate.[21]

Problèmes de VIA Rail Canada, Inc.

Les problèmes de VIA Rail peuvent être regroupés en cinq catégories, que nous présentons ci-dessous. La première catégorie concerne les problèmes de commercialisation. Dans la deuxième, nous décrivons les problèmes relatifs au manque de responsabilité et d'obligation redditionnelle ainsi qu'à l'incidence de ce manque sur les stratégies de commercialisation. La troisième catégorie présente les difficultés inhérentes à toute tentative d'augmentation du chiffre d'affaires et de diminution des coûts. Cette partie de l'analyse constitue un élément vital de toute recommandation de stratégie de commercialisation. La quatrième catégorie concerne l'utilisation inefficiente de la main-d'œuvre et les effets de cette inefficience sur les stratégies de commercialisation. Dans la dernière catégorie, nous décrivons les problèmes relatifs à l'aspect désuet de l'équipement. En effet, l'état actuel du matériel roulant de VIA Rail représente un élément déterminant du succès ou de l'échec de toute stratégie future de commercialisation.

Problèmes de commercialisation

Le problèmes de commercialisation résultent entièrement des conditions de la création de VIA Rail. Dès le début de la mise en œuvre du programme, la direction de VIA a souffert d'un manque d'information dans les domaines des finances, de l'exploitation et de la commercialisation de l'entreprise. Dans les paragraphes suivants, nous présentons un profil de ces difficultés.

En ce qui concerne la création de VIA Rail, la Vérificateur général a déclaré que la politique de 1976 présentait une évaluation insuffisante des difficultés potentielles inhérentes à la réalisation d'un programme aussi dispendieux, complexe, controversé et largement connu du grand public, difficultés auxquelles on n'avait pas accordé l'attention voulue.[19] Le ministère des Transports avait défendu la politique de 1976 en soutenant que des études approfondies avaient été menées à ce sujet. Cependant, après avoir examiné ces «études approfondies», le Vérificateur général a constaté que, dans la présentation de sa politique, le ministère des Transports n'avait pas clairement défini le rôle des services voyageurs des chemins de fer. En particulier, le ministère n'avait pas veillé à faire exécuter les études de marché qui auraient servi de base à la détermination du meilleur moyen propre à satisfaire les besoins des voyageurs—sans considération du mode de transport—avant de choisir le chemin de fer de préférence à d'autres modes de transport, par exemple l'autobus et l'automobile.[20]

Au cours des phases de planification et de mise en œuvre du programme, les responsables ont souffert d'un manque d'information et de conseils en matière de finances, d'exploitation et de commercialisation. Le ministère des Transports n'a pas eu recours à l'information disponible auprès de la Commission canadienne des transports, organisme doté d'une expérience et d'une compétence considérables pour l'évaluation des coûts d'exploitation des services voyageurs des chemins de fer et des subventions que ces services voyageurs des chemins de fer et des subventions que ces services peuvent nécessiter. Le Vérificateur général en est venu à la conclusion que les renseignements recueillis par le ministère des Transports au sujet des

VIA's management also came under questioning and criticism by the Auditor General. The auditor general found that VIA has never provided the department of transport with any marketing studies that either support the company's revenue assumptions and projections or assess anticipated revenues, prices and service levels.[22] As a consequence, the basis for planning and monitoring financial and operating performance is inadequate. Marketing studies are necessary for any entity, and therefore an absolute most if any railway passenger program is to work and be profitable.

Accountability and Responsibility

Accountability is extremely important in any private or crown corporation. If accountability and responsibility procedures are adequately defined, a marketing department would have a clearer picture on the basis of implementing different marketing strategies.

After the 1976 Railway Passenger Policy statement had been issued, the responsibility and accountability for ensuring the successful implementation of the program depended upon the Department of Transport. The Department of Transport; however, stated to the Auditor General that the main activities necessary to accomplish the program were delegated by the government to a number of organizations such as the Canadian Transport Commission and VIA itself.[23] In other words, the Department of Transport did not develop a comprehensive plan for implementing the railway passenger program. In support of this conclusion is this statement from the Auditor General—

> "specific objectives and responsibilities for the key participants involved in implementing the program were not defined appropriately."[24]

Accountabilities and responsibilities of specific participants in the program overlap. In response to the Auditor General's critical statement, the department of Transport stated that VIA was established in a complex legal and regulatory environment that provides a number of individuals and groups with the right to intervene in the affairs of the program without direct accountability. The following statements show the participants that presently have the authority to intervene.

—The Canadian Transport Commission exercises its authority by virtue of the National Transportation Act and the Railway Act. It has jurisdiction over establishing minimum levels of service and tariffs without any accountability for the financial consequences.

—VIA has the status of a Schedule D Crown corporation and reports to Parliament through the Minister. As a result, VIA carries out its operation in an independent manner even though the Department of Transport pays 70 cents of every dollar of VIA's operating costs.

charges et produits associés à l'exploitation de VIA étaient inadéquats.[21]

En outre, le Vérificateur général a remis en question et critiqué le mode de gestion de VIA. Il a constaté que VIA n'a jamais fourni au ministère des Transports aucune étude de commercialisation susceptible de documenter les hypothèses et projections de recettes établies par l'entreprise, ou de permettre l'évaluation prévisionnelle du niveau des recettes, des prix et des services.[22] En conséquence, la base même de toute planification et de tout contrôle du rendement financier et des résultats d'exploitation était inadéquate. Les études de commercialisation sont indispensables à toute entité, et constituent donc un impératif si l'on veut qu'un programme de services voyageur des chemins de fer soit applicable et rentable.

Responsabilités et obligation redditionnelle

L'obligation de rendre compte est un élément indispensable à la gestion de toute société privée ou de la Couronne. Lorsque les procédures de reddition des comptes et de prise en charge des responsabilités sont clairement définies, un service de commercialisation peut disposer d'une image plus claire dans le cadre de laquelle il peut mettre en œuvre différentes stratégies.

Après l'adoption de la politique de 1976, la responsabilité d'assurer la mise en œuvre satisfaisante du programme, et d'en rendre compte, devait revenir au ministère des Transports. Celui-ci déclara cependant au Vérificateur général que les principales activités nécessaires à la réalisation du programme avaient été confiées par le gouvernement à un certain nombre d'organismes comme la Commission canadienne des transports et VIA.[23] En d'autre termes, le ministère des Transports avait négligé de mettre au point un plan global d'implantation du programme. Cette conclusion est corroborée par la déclaration du Vérificateur général

> selon laquelle les objectifs et responsabilités des organismes chargés de participer à l'application du programme n'ont pas été clairement définis.[24]

On constate que les responsabilités et l'obligation redditionnelle des différents responsables de la réalisation du programme chevauchent. Pour répondre aux critiques du Vérificateur général, le ministère des Transports a déclaré que VIA Rail a été créé dans un cadre légal et réglementaire complexe selon lequel un certain nombre de personnes et de groupes disposent du droit d'intervenir dans la réalisation du programme sans assumer une responsabilité réditionnelle directe. Les paragraphes qui suivent précisent les pouvoirs dont jouit chacun des participants.

—La Commission canadienne des transports exerce ses pouvoirs en vertu de la Loi sur les transports nationaux et de la Loi sur les chemins de fer nationaux. Elle dispose du droit de déterminer le niveau minimum de services et les tarifs, sans avoir à rendre compte des conséquences financières qui en résultent.

—VIA est une société de la Couronne de l'annexe D; elle est responsable devant le Parlement par l'intermédiaire du ministre. Il en résulte que VIA procède de façon indépendante à l'exploitation de l'entreprise bien que le ministère

—CN and CP, which own track and roadbed, provide VIA Rail with various services. Charges for these services represent a significant part of VIA's operating costs.

—The Treasury Board and the department of Finance exercise their authority by virtue of the Financial Administration Act. The Treasury Board Secretary plays a significant role in stipulating the rate of escalation allowed for program costs.[25]

Thus the department of transport has not been in a position to control the process of decision and change required for the program to meet its objectives and related financial targets. Resolving the question of each participant's accountability and responsibility in relation to the program is critical to its success. The Auditor General concluded that as a consequence of the ill-planning participant's responsibilities continue to overlap to the harmful effect of overall acountability for the program.[26]

Audits

Audits are an important function in accountability. The Auditor General found that none of the payments by the department for services provided by VIA since 1978 had been fully audited. In the Auditor General's opinion, the need for such audits is critical in view of the fact that VIA's operating figures are difficult to believe at face values; *ie.*, figures for the same quarter vary at times from report to report and changes are made without explanation. Also the Auditor General found that the Department of Transport has not obtained planned versus actual financial and operating information from VIA covering all the company's services for any one year, and certain other essential information is excluded altogether; *ie*, the number of passengers carried on each route or route grouping.[27]

In the Auditor General's judgment such information as that above is critical for assessing the overall demand for railway passenger services, estimating future funding requirements and monitoring the results of the railway passenger program. It is also essential for accurate estimation of the cost of maintaining many individual routes and providing related services. As a consequence of the appropriate information not being available, estimates of VIA's costs prepared by the Department have consistently been inaccurate. Another difficulty of the railway is the Treasury Board's refusal to approve rates for forecasting cost escalation. When VIA requests government funding for a capital expenditure, the Department of Transport has no satisfactory way of knowing whether it will be cost effective and whether VIA has included in the request all the extra, downstream costs associated with the original expenditure; *ie*, a purchase of high speed trains implies downstream costs for track improvement, maintenance facilities, etc. As a result, some significant capital expenditures have been funded without adequate knowledge of these substantial extra costs.[28]

des Transports paie 70 cents p. 100 des coûts d'exploitation de VIA.

—Les compagnies CN et CP qui possèdent les voies ferrées et les assises des voies fournissent à VIA Rail divers services. Les coûts de ces services représentent une proportion importante des coûts d'exploitation de VIA.

—Le Conseil du Trésor et le ministère des Finances exercent leurs pouvoirs en vertu de la Loi sur l'administration financière. Le Secrétariat du Conseil du Trésor joue un rôle important en stipulant le taux d'augmentation des coûts qui est autorisé dans le cadre de ce programme.[25]

C'est ce qui explique que le ministère des Transports n'a pas eu la possibilité de contrôler les prises de décisions et l'adoption des changements nécessaires pour permettre au programme d'atteindre ses objectifs sans dépasser les limites financières fixées. On comprend que le succès du programme dépend grandement de la délimitation des responsabilités et de l'obligation redditionnelle qui incombent à chacun des participants. Le Vérificateur général a conclu qu'en raison d'une mauvaise planification, les responsabilités des participants se chevauchent ce qui nuit à la reddition des comptes touchant les résultats du programme.[26]

Vérifications

La vérification des comptes est une fonction importante de la reddition des comptes. Le Vérificateur général a constaté que depuis 1978 aucun des paiements effectués par le ministère pour les services fournis par VIA n'a été intégralement vérifié. Selon lui, le besoin de vérification est critique étant donné que les chiffres illustrant l'exploitation de VIA ne peuvent être automatiquement acceptés à leur valeur nominale (ainsi, au cours d'un même trimestre, les chiffres varient d'un rapport à un autre et des modifications sont apportées sans explication). Le Vérificateur général a également constaté que le ministère des Transports n'a jamais obtenu de VIA une information financière comparative mettant en regard les chiffres prévus et les chiffres réels relatifs à l'exploitation et aux services de l'entreprise, pour un exercice donné. Dans certains cas, des renseignements essentiels sont complètement omis (par exemple, le nombre de voyageurs transportés sur chaque ligne ou groupe de lignes).[27]

De l'avis du Vérificateur général, de tels renseignements sont essentiels pour l'évaluation de la demande globale de services voyageurs, pour permettre l'estimation des besoins futurs de financement, et pour surveiller les résultats du programme. Ces renseignements sont également essentiels pour permettre l'estimation précise des coûts du maintien d'une ligne particulière donnée et des services qui s'y rattachent. C'est pourquoi le manque d'informations pertinentes a amené le ministère à établir, en ce qui concerne l'exploitation de VIA, des prévisions de coûts erronées. De plus, le programme a souffert du fait que le Conseil du Trésor refusait d'approuver les tarifs relatifs aux prévisions d'augmentation des coûts. Lorsque VIA demande au gouvernement des fonds destinés à des dépenses en capital, le ministère des Transports ne dispose pas de critères satisfaisants lui permettant de savoir si ces dépenses sont efficientes et si VIA a bien inclus dans le montant demandé les coûts exceptionnels et les coûts en aval résultant de la dépense initiale (par exemple, l'achat de trains à grande vitesse entraîne des coûts en aval pour l'amélioration

Problems of Increasing Revenues and Containing Costs

Although revenues have increased, revenue growth from increased fares and ridership has fallen short of the objectives set in 1980 and 1981. VIA's overheads have grown considerably since it began operation. Some overhead increases were expected; however, VIA has not justified them adequately to the Department of Transport. Also, VIA has not indicated the extent to which these increases in overhead expenditured have helped either to reduce operating costs of to increase revenues.[29] Two major items of financial analysis are of an extreme importance to any entity: R.O.I. (return on investment), and control over expenditured. VIA has had substantial capital expenditures funded without adequate analysis of expected return on investment.

Revenues

One way for VIA Rail to close the gap between its costs per-seat-kilometre and its revenue per-seat kilometre is to raise its revenue. However, it is likely that any attempt at rising revenues by increasing fares would result in lower ridership. The theoretical decrease in ridership could occur as a consequence of the competition that VIA Rail faces from the private automobile.[30]

If VIA Rail is to compete successfully, it must offer itself as a reasonable alternative to the other forms of transportation, the bus, the automobile and the airplane. In otherwords, VIA Rail "must offer high-quality service accompanied by a fare that is marginally lower than the perceived cost of automobile operation."[31]

Perceived cost of an automobile

Since it is traditional for auto users to exclude the cost associated with any trip, the "perceived" automobile cost of ownership, insurance, licensing and maintenance from the cost in 1981 was approximately 5 cents per passenger-kilometre. This perceived cost covers the "out-of-pocket" expenses of fuel and parking only. It is considerably below the cost of operating a conventional diesel-hauled train or a RDC.[32] (For a detail account, see the cost curves in Appendix "B".) As a consequence, it is impossible to charge a passenger fare on the railways that will compete with the private automobile and recover the costs of operation. Furthermore, even when the passenger fare is below the "perceived" cost of the automobile, the railways are still unable to compete. For example, the 1980 average VIA Rail fare, generally a revenue of 3.6 cents per passenger-kilometre, might have been expected to lure people from the highway to the railway, but low speeds, infrequent trips, and quality of service on antiquated rail equipment

des voies ferrées, l'entretien des installations, etc.). C'est ainsi que d'importantes dépenses en capital ont été financées sans que les importants coûts supplémentaires qui en découlaient aient été évalués.[28]

Difficultés inhérentes à l'augmentation des produits et à la diminution des charges

Bien que le chiffre d'affaires ait augmenté, la croissance des recettes résultant de l'augmentation des tarifs et du nombre de voyageurs n'a pas atteint l'objectif fixé en 1980-1981. Les frais généraux de VIA ont augmenté considérablement depuis le début de son exploitation. Certaines de ces augmentations étaient prévues, mais VIA ne les a pas justifiées convenablement devant le ministère des Transports. En outre, VIA n'a pas précisé dans quelle mesure ces augmentations des frais généraux ont permis de réduire les coûts d'exploitation ou d'augmenter les recettes.[29] On sait que toute analyse financière comporte deux éléments d'une importance extrême pour l'entité: le rendement de l'investissement et le contrôle des dépenses. Or, VIA a engagé d'importantes dépenses en capital qui ont été financées sans qu'une analyse adéquate soit effectuée pour déterminer le rendement qu'on pouvait attendre de ces investissements.

Chiffre d'affaires

Pour réduire l'écart entre les coûts par siège-kilomètre et le profit par siège-kilomètre, VIA Rail pourrait tenter d'augmenter son chiffre d'affaires. Mais il est probable que si on cherchait à atteindre cet objectif en augmentant les tarifs, il en résulterait une diminution du nombre de voyageurs. Cette diminution serait la conséquence de la concurrence que l'automobile privée représente en regard des services offerts par VIA Rail.[30]

Pour réussir à vaincre la concurrence, il faut donc que VIA Rail offre des services qui puissent constituer une solution raisonnable comparable à d'autres modes de transport, par exemple l'autocar, l'automobile ou l'avion. En d'autres termes, VIA Rail doit fournir un service de grande qualité à un tarif marginal inférieur au coût estimatif d'utilisation d'une automobile.[31]

Coût estimatif d'utilisation d'une automobile

Étant donné que les utilisateurs de l'automobile ont coutume de distinguer les coûts d'acquisition, d'assurance, de permis et d'entretien des coûts résultant du transport proprement dit, le coût «estimatif» d'utilisation d'une automobile était, en 1981, d'environ 5 c. par voyageur-kilomètre, ce qui représentait uniquement le coût de l'essence et du stationnement. Ce montant est sensiblement inférieur au coût d'exploitation d'un train diesel ordinaire.[32] (On trouvera à l'annexe «B» des courbes illustrant des coûts). Il est donc impossible d'établir pour le transport ferroviaire des tarifs qui rivalisent avec le coût d'utilisation d'une automobile personnelle tout en permettant de couvrir les coûts d'exploitation. En outre, même si le tarif par voyageur était inférieur au coût «estimatif» d'utilisation de l'automobile, les services ferroviaires ne pourraient pas devenir concurrentiels. En 1980, on aurait pu penser que le tarif moyen de VIA Rail—environ 3,6 c. par voyageur-kilomètre—aurait induit les voyageurs à préférer le chemin de fer à

meant that VIA Rail managed to attract just 1 per cent of the intercity passenger-kilometre travelled in Canada.[33]

VIA has therefore concentrated on raising their revenues by filling more of their trains and concentrating passenger demand into fewer trips.[34] This; however, limits the number of departures, today most routes (excluding those in the Quebec City-Windsor corridor) have no more than two trips daily. Trains on these infrequent trips must also make numerous stops between terminals to serve the widest possible market. Thus low frequency and slow service are traded for higher load factors. This alleviates against attracting those who use the automobile and who are accustomed to unlimited flexibility. Even the air traveller is served in many instances by more frequent flight departures.[35]

Costs

The other way VIA Rail can close the gap between revenues and costs is to reduce or at least control costs.

The Department of Transport efforts to reduce subsidies by rationalizing and revitalizing railway passenger services have not been successful. For example, services in the Quebec-Windsor Corridor from 1972 to the creation of VIA in 1977 have experienced a cost increase of 119 per cent versus a revenue increase of only 53 per cent. The transcontinental, regional and remote services showed an even poorer performance: in 1978 these services yielded the low ratios of 28, 14 and 9 per cent respectively.[36]

These rising costs and low ratios result from inadequate cost control, which in turn can be attributed to a series of factors, including complex institutional arrangements, inefficient use of labour, and the differential effect of inflation on costs and revenues.[37]

Effects of Inflation on Costs

Today, annual subsidies for services provided by VIA are now double the $249 million ceiling imposed by Parliament when it approved the establishment of VIA in 1977. Also, operating losses have also been considerably higher than the amounts Cabinet expected in 1978 and the $506 million ceiling for operating and capital funds set in July 1981. According to the Department of Transport report's to ministers in 1978, operating losses from 1981 were expected to be $288 million in 1981 dollars. However, actual losses from 1981 were at least $399 million, a underestimate for the year of $111 million.[38] (For further details see the Table of Expenditure, Appendix C) The Department of Transport considers the major problem in forecasting the costs of subsidizing railway costs, is the different measurements of determining inflation. The present forecast of costs is higher than the rates used by

l'autoroute; cependant, la vitesse et la fréquence relativement faibles de ce moyen de transport, la qualité du service et l'équipement désuet n'ont permis à VIA Rail d'attirer que 1 p. 100 du trafic interurbain enregistré au Canada (en voyageurs-kilomètres).[33]

Pour augmenter son chiffre d'affaires, VIA a donc tenté de remplir ses trains à pleine capacité et de répondre à la demande tout en réduisant le nombre de voyages.[34] Mais cela entraînait une réduction du nombre de départs: aujourd'hui, sur la plupart des lignes (sauf la ligne Québec-Windsor) VIA Rail n'offre pas plus de deux départs quotidiens. Dans ces conditions, il faut donc que chaque train s'arrête plusieurs fois le long de son parcours afin de desservir le plus grand nombre possible de localités. Ainsi, la faible fréquence et la lenteur des services sont compensés par un facteur de chargement plus élevé. Par contre, de telles conditions ne sont pas toujours propres à attirer le voyageur habitué à l'automobile qui ne lui impose guère de telles contraintes. Même quand il désire prendre l'avion, le voyageur se voit offrir bien souvent des départs quotidiens plus fréquents.[35]

Réduction des coûts

Pour réduire l'écart entre les profits et les coûts, VIA Rail peut recourir à la seconde solution en tentant de réduire ou du moins de contrôler les coûts.

Les efforts déployés par le ministère des Transports en vue de réduire les subventions grâce à la rationalisation et la revitalisation des services voyageurs des chemins de fer n'ont pas été couronnés de succès. C'est ainsi que les services offerts sur la ligne Québec-Windsor, depuis 1972 jusqu'à la création de VIA Rail en 1977, ont accusé une augmentation des coûts de 119 p. 100 contre une augmentation des profits de seulement 53 p. 100. Les services desservant les localités éloignées ainsi que les services régionaux et transcontinentaux ont accusé un rendement encore moindre: en 1978, leur taux de rendement était respectivement de 9,14 et 28 p. 100.[36]

L'accroissement des coûts et la faiblesse du rendement résulte du contrôle inadéquat des coûts, lequel peut être attribué à un ensemble de facteurs, en particulier l'application d'accords institutionnels complexes, l'inefficacité de l'utilisation de la main-d'œuvre et l'incidence de l'inflation sur les coûts et les profits.[37]

Incidence de l'inflation sur les coûts

Les subventions annuelles accordées pour les services de VIA Rail représentent aujourd'hui le double du plafond de 249 millions de dollars fixé par le Parlement lors de l'établissement de VIA, en 1977. Par ailleurs, les pertes d'exploitation ont largement dépassé les montants prévus par le Cabinet en 1978, comme a été dépassé le plafond de 506 millions fixé en juillet 1981 pour les dépenses d'exploitation et d'immobilisations. Selon le rapport soumis aux ministres par le ministère des Transports, en 1978, les pertes d'exploitation en 1981 devaient se monter à 288 millions de dollars (en dollars de 1981). Mais en réalité, les pertes en 1981 atteignirent au moins 399 millions, ce qui fait apparaître une sous-évaluation des pertes de 111 millions pour l'exercice.[38] (Le Tableau des dépenses présenté à l'annexe C fournit plus de détails à ce sujet). Le ministère des Transports estime que la plus grande difficulté

the Department for forecasting, because the Department uses Treasury Board approved inflation rates, that are lower than railway industry inflation. Also, the Auditor General found strong evidence indicating that there was a lack of government control over VIA's workload and the demand for services that is placed on CN and CP.[39]

Almost two-thirds of the total passenger trains expenditures of VIA Rail are beyond its control. VIA must pay CN and CP for roadbed usage, maintenance, traffic control, ownership costs of the facilities, a share of superintendents costs, etc. Under the Railway act, Transport Canada cannot release details of such information, and CN and CP have refused to provide unit cost information of this type to VIA. The Canadian Transport Commission; however, does have the authority to release the information to VIA under the Railway Act, if it judges it to be in the public interest. This is an issue that is as yet unresolved between Transport Canada, the CTC and the Railroads.[40]

Inefficient Use of Labour

The inefficient use of labour has resulted in labour wages and benefits representing one-half of train operating costs.[41] The remaining half is composed of fuel and maintenance charges. The continuance of the present use of labour will hinder any revitilization policy needed to restructure the marketing of passenger service.

Today, current crewing practics date back to the late 1800's, when steam locomotives could operate only 160 km without refueling. A typical passenger train with a locomotive and two to four cars, has a complement of five: an engineer and fireman on the locomotive, and a conductor, brakeman and trainman on the coaches. The fireman and a brakeman remain, although they no longer fulfill a useful role and have been eliminated from the freight side of the service.[42] Apparently, crew reductions have not been taken by the passenger railways because government subsides paid for 80 per cent of all losses between 1970 and 1977 and 100 per cent of them since that time. There is no incentive now for the railway to enter into negotiations on crewing procedures for passenger train service with the railway unions. Working conditions also result from the steam age. The working day for an engineer and fireman is an minimum trio of 160 km; for baggagepersons, brakemen and conductors, it is 240 km. Under the present contract, dating back to the steam age, if addition distances are travelled extra benefits must be paid.[43]

inhérente à la prévision des coûts et à l'estimation des subventions nécessaires réside dans les différentes façons de mesurer l'inflation. Les coûts prévisionnels actuels sont calculés selon un taux d'accroissement plus élevé que celui qui est habituellement utilisé pour les prévisions, étant donné que le ministère doit appliquer un taux d'inflation—approuvé par le Conseil du Trésor—qui est inférieur au taux d'inflation réel dans le secteur ferroviaire. En outre, selon des preuves certaines avancées par le Vérificateur général, le gouvernement n'exerce pas un contrôle suffisant sur la charte de travail de VIA et sur l'importance des demandes de services soumises par VIA aux compagnies CN et CP.[39]

Près des deux-tiers des dépenses totales relatives aux trains de voyageurs échappent au contrôle de VIA Rail. En effet, VIA doit payer aux compagnies CN et CP divers montants destinés à couvrir l'utilisation des assises des voies, l'entretien, le contrôle du trafic, l'amortissement des installations, une portion du salaire des surintendants, etc. Aux termes de la Loi sur les chemins de fer nationaux, Transport Canada ne peut pas divulguer le détail de ses coûts, et les compagnies CN et CP refusent de communiquer à VIA Rail des précisions sur les coûts unitaires. Cependant, la Commission canadienne des transports détient le pouvoir de divulguer de telles informations à VIA, conformément à la Loi sur les chemins de fer nationaux, si elle le juge utile dans l'intérêt du public. Il s'agit là d'un problème qui n'a pas encore été réglé entre Transport Canada, la CCP et les Chemins de fer nationaux.[40]

Utilisation inefficiente de la main-d'œuvre

C'est à cause d'une utilisation inefficiente de la main-d'œuvre que les salaires et avantages sociaux représentent aujourd'hui la moitié des coûts d'exploitation des trains.[41] L'autre moitié représente le coût du combustible et celui de l'entretien. Si l'on persiste à utiliser la main-d'œuvre comme on le fait actuellement, on risque de compromettre le succès de toute politique de revitalisation nécessaire pour restructurer la commercialisation des services voyageurs.

Aujourd'hui, la composition des équipes est la même que dans les années 1980, alors que les locomotives à vapeur ne pouvaient parcourir plus de 160 km sand se réapprovisionner en carburant. Un train ordinaire composé d'une locomotive et de deux à quatre voitures nécessitait une équipe de cinq personnes: un ingénieur et un chauffeur pour la locomotive, un chef de train, un garde-freins et un agent de train pour les voitures. Le chauffeur et le garde-freins font, encore aujourd'hui, partie de l'équipe bien qu'ils n'aient plus aucun rôle à jouer et que leurs postes aient été éliminés des services de fret.[42] Il semble que les réductions de main-d'œuvre n'aient pas été appliquées aux trains de voyageurs parce que les subventions gouvernementales couvraient 80 p. 100 de toutes les pertes entre 1970 et 1977, puis 100 p. 100 depuis cette date. Aucune motivation ne pousse les compagnies de chemins de fer à entreprendre des négociations avec les syndicats au sujet de la composition des équipes des trains de voyageurs. Les conditions de travail, elles aussi, datent de l'époque du train à vapeur. La journée du travail d'un ingénieur et d'un chauffeur couvre un voyage de 160 km; pour les préposés aux bagages, les garde-freins et les chefs de train, la journée de travail couvre un voyage de 240 km. Selon les conventions actuelle-

Today's modern equipment, operating at speeds from 100 to 200 km per hour, can cover the maximum mileage for a day's pay in 2 hours or less; therefore, six extra hours of overtime are paid.

On the transcontinental service, crewing practices and the nature of the equipment are the key elements of escalating costs. A typical transcontinental train, travelling 1400 km, has at any given time 21-27 crew members. The total complement is normally 47-51 people for the entire one-way trip.[44]

These labour components alone represent more than 22 percent of the total on-board cost in 1978. Furthermore, the labour coast for ground crews servicing and maintaining this transcontinental equipment was 2.5 times the train crew costs.

Thus, if VIA rail is to continue, it must make an attempt to rationalize this costly problem of labour.

Problems of Ageing Equipment

The problem of ageing equipment is related to marketing in the sense that in order for rail passenger service to attract the consumer it must offer advantages over other modes of transportation. The present equipment doesn't offer the public an attractive service. One of the problems of rising costs is the physical status of VIA's fleet. A good majority of the fleet is from the steam era. These types of trains are unreliable and costly to maintain and operate.

After the creation of VIA as a Crown corporation, sale agreements were drawn up with both CN and CP for the sale of VIA of their required equipment. At a cost of $65.5 million, VIA required 1,265 pieces of rooling stock. Excluding several Tempo cars, which are now 18 years old, the equipment had an average age of more than 27 years.[46] Via therefore bought a package that is becoming increasingly unreliable, expensive to operate and maintain, and inappropriate in terms of accommodating passenger demand. Each of these aspects contributed in its own way to VIA's large operating deficit.

The Science Council of Canada reports that the problem associated with the operation of obsolete equipment, (and even the newer conventional diesel-hauled trains), rests in the operating ratio.[46] In other words, railway operating costs are greater than corresponding revenues. The cost of operating a basic train-consist** that has one diesel locomotive and one 88 seat coach, at a realistic average load factor of 60 per cent occupancy is 16.7¢ per occupied seat-kilometre. The cost of operating the train-consist is $8.95 per train-kilometre, or 10.1¢ per seat-kilometre if all seats are filled. The fixed per-seat kilometre costs, such as those associated with crews, station expenses, fuel and maintenance for the locomotive, can be reduced by adding cars to the basic train. For example, the

**A consist is the total unit that runs on the rail line. It is made up of a locomotive, baggage car, and a number of coaches.

ment en vigueur, une rémunération supplémentaire doit être versée lorsque la distance parcourue dépasse ces limites.[43]

Le matériel moderne d'aujourd'hui qui roule à des vitesses de 100 à 200 kilomètres à l'heure, couvre le kilométrage maximal correspondant à la paye d'une journée en deux heures ou moins; il en résulte que le personnel est rémunéré pour six heures de travail supplémentaire.

Dans le cas des services transcontinentaux, la composition des équipes et l'état du matériel sont les principaux facteurs de l'augmentation des coûts. Dans un train transcontinental ordinaire qui parcourt 1,400 kilomètres, l'équipe compte 21 à 27 membres à tout moment. Pour l'ensemble d'un voyage aller, le personnel compte normalement, au total, de 47 à 51 personnes.[44]

Cette main-d'œuvre à elle seule représente plus de 22 p. 100 des coûts totaux relatifs au service à bord des trains. De plus, le coût des équipes de terre chargées des réparations et de l'entretien du matériel transcontinental représente 2,5 fois le coût des équipes de train.[45]

Si VIA Rail veut tenter de survivre, il doit donc s'efforcer de résoudre ce problème de main-d'œuvre, si coûteux.

Problèmes relatifs à l'équipement désuet

Les problèmes relatifs à l'équipement désuet touchent la commercialisation étant donné qu'un service ferroviaire ne peut attirer le consommateur qu'à condition de lui offrir des avantages par rapport à d'autres modes de transport. Le matériel actuel n'offre pas au public un service attrayant. Une des causes de l'augmentation des coûts est l'état physique des trains de VIA, dont la plus grande partie date de l'époque des trains à vapeur. Ce type de train n'est pas fiable et son fonctionnement comme son entretien sont coûteux.

Lors de la constitution de VIA en tant que société de la Couronne, des accords de vente furent passés avec les compagnies CN et CP qui devaient vendre à VIA le matériel nécessaire. VIA avait besoin de 1 265 unités de matériel roulant, dont le coût s'élevait à 65,5 millions de dollars. A l'exclusion de plusieurs voitures Tempo, qui sont aujourd'hui âgées de 18 ans, le matériel datait en moyenne de plus de 27 ans.[46] VIA avait donc acquis un matériel qui devient aujourd'hui de moins en moins fiable, dont le fonctionnement et l'entretien coûtent de plus en plus cher, et qui ne répond pas à la demande des voyageurs. Chacune de ces raisons explique les importantes pertes d'exploitation que VIA a subies.

Le Conseil des sciences du Canada a expliqué que les difficultés qui découlent de l'exploitation d'un équipement désuet (et même de l'utilisation de trains diesel ordinaires plus récents) résident dans le ratio d'exploitation.[46] En d'autres termes, les coûts d'exploitation des trains sont supérieurs aux recettes correspondantes. Le coût d'exploitation d'un train ordinaire** composé d'une locomotive diesel et d'une voiture de 88 sièges, dont le chargement serait calculé au taux réaliste de 60p. 100, est de 16,7 cents par siège occupé-kilomètre. Le coût d'exploitation de ce train est de 8,95 dollars par kilomètre, soit 10,1 cents par siège-kilomètre si tous les sièges sont occupés. Les coûts fixes par siège-kilomètre (coûts relatifs à la main-d'œuvre, aux stations, au combustible et à l'entretien de

** Le «train ordinaire» est composé de la locomotive, du fourgon à bagages et d'un certain numbre de voitures.

cost of a locomotive hauling four coaches, at a 60 per cent load factor, falls to 6.6¢ per seat kilometre.[47] In 1980, the average revenue per-seat kilometre for VIA was 3.6¢ for basic transportation. (This average value refers to the most economical fare arrangement.) Therefore, it is obvious that breakeven performance is difficult to obtain. For example, at a 100 per cent load factor, the operating costs of a locomotive-hauled train can only be recovered when more than 400 passengers are carried. Most routes in Canada cannot attract sufficient ridership to generate the revenue levels necessary to meet the cost of operating the service.[48]

Adding a number of trips in high travel corridors, while boosting total ridership, diluted per-train ridership. In fact, in most Canadian regional services linking small communities to major centres, this level of business is not possible for even one train per day. This same type of problem occurs in every passenger rail service in the world. Only Japan's train service, the Shinkansen between Tokyo and Osako, operates with a consistent profit.[49]

The problems are even more severe on the transcontinental route, which, in 1980, accounted for 50 per cent of VIA's total losses. The majority of problems arise from design inefficiences relating to seating capacity and from the low ratio to revenue to non-revenue cars.*** Space in non-revenue cars cannot be sold as it can be in revenue cars. The results is that one-third to one-half of the total space on transcontinental trains does not produce revenue.[50] Similarly, dining cars that are operated on transcontinental trains contribute to the financial losses. To recover their total cost, the price of meals would have to double.

V Revitalization Plan for VIA Rail Canada, Inc.

It is obvious that if the present condition of VIA Rail persists, the end results will be that subsidy escalation, service deterioration and route discontinuance can be expected to continue, unless effective steps are taken to revitalize.

Given the present conditions of VIA Rail, it is unfortunate that Canada's rail passenger service will remain unprofitable over the next decade. Nevertheless, in my opinion, if a rail passenger service cannot be profitable in terms of monetary value, perhaps a new policy of minimizing losses would be appropriate. After the immediate problems have made progress in the area of sound solutions, only then will it be appropriate for VIA Rail to become profitable through the introduction of new technology, such as Japan's and West Germany's magnetically levited trains; or better known as super-high-speed trains.[51]

*** A revenue car is a coach or a sleeping car in which a seat can be sold to a passenger; whereas a non-revenue car refers to dining, baggage or lounge car.

la locomotive) peuvent être réduits si l'on ajoute des voitures à ce train. C'est ainsi, par exemple, que le coût d'un train composé d'une locomotive et de quatre voitures, remplies à 60p. 100, tombe à 6,6 cents par siège-kilomètre.[47] En 1980, les recettes moyennes par siège-kilomètre se montaient à 3,6 cents pour un train ordinaire (cette valeur moyenne correspond au tarif le plus économique). Il est donc évident qu'il est difficile de réaliser des recettes susceptibles de couvrir tous les frais. Par exemple, les coûts d'exploitation d'un train composé d'une locomotive et d'une voiture remplie à 100p. 100 ne peuvent être couverts que si le train transporte plus de 400 voyageurs. Mais sur la plupart des lignes canadiennes, la clientèle des trains ne permet pas de générer des recettes susceptibles de couvrir les coûts d'exploitation.[48]

En augmentant le nombre de voyages sur les lignes où la demande est forte, on a réussi à augmenter le nombre total de voyageurs, mais le nombre de voyageurs par train a baissé. De fait, pour la plupart des services régionaux canadiens qui relient les petites localités à des centres importants, il est impossible d'obtenir un rendement susceptible de couvrir les coûts même avec un seul train par jour. Partout dans le monde, les trains de voyageurs soulèvent ce même problème. Ce n'est qu'au Japon que le service ferroviaire du Shinkansen, entre Tokyo et Osaka, fonctionne avec un bénéfice constant.[49]

Les problèmes sont encore plus graves sur les lignes transcontinentales qui, en 1980, comptaient pour 50 p. 100 des pertes totales de VIA. La plus grande partie de ces problèmes découle d'une mauvaise conception de la distribution des sièges et du fait que le rapport entre unités rentables et unités non-rentables est faible.*** Dans les unités non-rentables, les places ne sont pas vendues comme dans les unités rentables. Il en résulte que 30 à 50 p. 100 de l'espace total disponible dans les trains transcontinentaux ne produit pas de recettes.[50] Il faut également noter que les voitures-restaurants des trains transcontinentaux contribuent aux pertes financières. En effet le prix des repas devrait doubler si l'on voulait couvrir le coût total de ces voitures.

Plan visant la revitalisation de VIA Rail Canada Inc.

Il est évident que si la situation actuelle de VIA Rail persiste, on peut s'attendre à ce que l'escalade des subventions, la détérioration des services et l'abandon des lignes se poursuivent, à moins que des mesures efficaces soient prises pour revitaliser l'entreprise.

Devant la situation actuelle de VIA Rail, on déplore que les services voyageurs des chemins de fer canadiens ne puissent devenir rentables au cours de la prochaine décennie. Mais à mon avis, si les services voyageurs des chemins de fer ne peuvent être rentables en termes monétaires, il conviendrait peut-être d'appliquer une nouvelle politique pour minimiser les pertes. Ce n'est qu'après avoir trouvé des solutions valables aux problèmes immédiats qu'il conviendra de tenter de rentabiliser VIA Rail grâce à l'adoption de la nouvelle technologie des trains à sustentation magnétique, technologie que le Japon et la R.F.A. ont déjà mise en pratique (ces trains sont plus connus sous le nom de supertrains à grande vitesse).[51]

***Une unité rentable est une voiture ou une voiture-couchettes dont les places sont vendues à des voyageurs; une unité non-rentable est une voiture-restaurant, un fourgon ou une voiture-fumoir.

The first accomplishment in any plan for revitalizing the rail passenger industry is to define the appropriate marketing area's. In other words, the necessary marketing assessments must be analysed and described in determining the best ways of satisfying passenger needs. In assessing the market, VIA's management should analyse the marketing mix[52]—place, price, promotion, and product.

Since place is concerned with getting the right product or service to the target market, Via's management should investigate possible ways of assessing what the target market is. At present the target market is basically business travelers and family-oriented travelers. These consumers are mostly in high populated densities, such as the Quebec City-Windsor corridor. In addition, the government has included in VIA's routes, runs to remote areas. If market assessments of the target are implemented, perhaps some overlooked targets will be acknowledge. Possible ways in assessing the market is to distribute surveys across the country by mail. In addition, perhaps survey's could be conducted at bus terminals, airports, and even railway stations. (For an example of a survey see Appendix D) Another method in assessing the target market is to conduct observations of transcommuter systems. Research by observation could determine if there is the demand for a rail passenger service between medium size cities to the larger metropolitan size; *ie*, from Barrie to the industrial cities of Toronto, Hamilton, etc. The impact of such a system could remove congestions on Canada's highways. Also the additional cost that each passenger will save from the depreciation of using their car, will be another positive factor.

Price by definition is setting an appropriate level after estimating expected customer reaction to the offering of the product or service. VIA's management should undertake proper marketing analysis for operating plans, to be based upon factors such as traffic analysis, cost and revenue targets by different routes, fare analysis, revenue projections, anticipated changes in revenues, prices and expenses.[53] In addition to setting the price, Via's management must consider the different types of competition, such transportation modes as automobile, intercity buses and airlines (See the cost curves in Appendix "B" for further analysis of pricing). Also VIA's management should make use of financial information, especially determining return on investment. Management could seek this information in the form of advice from the Canadian Transport Commission.

Promotion by definition places emphasis on informing the target market about the service. VIA Rail's management must first resolve its problems before informing the public any further of its services. Only after VIA has revitalize its' various problems, should a massive advertisement campaign take place. Such a campaign should place heavy emphasis

Le premier objectif de tout plan de revitalisation des services voyageurs des chemins de fer consisterait à définir le secteur de commercialisation approprié. En d'autres termes, il conviendrait d'analyser les études de marché afin de déterminer les meilleurs moyens propres à satisfaire les besoins des voyageurs. Dans son analyse du marché, la direction de VIA devrait étudier l'ensemble[52] de la formule de commercialisation: place, prix, promotion et produit.

L'élément «place» consiste à offrir le produit ou le service voulu sur le marché-cible. Il faudrait donc que la direction de VIA étudie les divers moyens de déterminer le marché-cible. A l'heure actuelle, celui-ci comprend principalement les voyageurs de commerce et les familles. Cette clientèle est généralement située dans les localités où la densité de la population est élevée, par exemple le corridor Québec-Windsor. Par ailleurs, le gouvernement a inclus dans les itinéraires de VIA des trajets à destination des localités éloignées. Si l'on procède à des évaluations de marché, peut-être pourra-t-on déterminer des clientèles-cibles négligées jusqu'ici. Une façon de procéder à cette évaluation consisterait à distribuer des questionnaires par courrier dans toutes les régions du pays. On pourrait également procéder à un sondage aux terminus des autocars, aux aéroports et même aux stations des chemins de fer (on trouvera un exemple de sondage à l'annexe D). Une autre méthode d'évaluation des marchés-cibles consisterait à mener des enquêtes sur les divers systèmes de transport desservant les banlieues. Cette recherche par observation permettrait de déterminer s'il existe une demande pour des services voyageurs des chemins de fer entre les villes de taille moyenne et les grands centres métropolitains (par exemple, entre Barrie et les villes industrielles de Toronto, Hamilton, etc.). De tels services auraient pour effet de décongestionner les autoroutes du Canada. En outre, les voyageurs réaliseraient une économie du fait qu'ils pourraient prolonger la vie utile de leur automobile, ce qui représente un autre facteur positif.

Par définition, l'élément «prix» consiste à déterminer le niveau approprié du tarif après avoir évalué la réaction de la clientèle devant le produit ou le service offert. La direction de VIA devrait mettre en œuvre une analyse de marché pour établir ses plans d'exploitation. Cette analyse devrait être fondée sur des données de base; elle devrait inclure une analyse du trafic, l'évaluation des coûts et des recettes-cibles selon les différents itinéraires, une analyse des tarifs, des projections de recettes ainsi que les changements prévus dans le chiffre d'affaires, les prix et les dépenses.[53] En plus de déterminer les prix, la direction de VIA devra considérer les différents modes de transport qui lui font concurrence, en particulier l'automobile, l'autocar interurbain et l'avion (l'annexe B présente des courbes de coûts permettant une analyse plus poussée du processus d'établissement des prix). En outre, la direction de VIA doit se référer à l'information financière, et en particulier déterminer le rendement de l'investissement. La direction pourra se renseigner à ce sujet en consultant la Commission canadienne des transports.

Par définition, la «promotion» met l'accent sur la diffusion auprès du marché-cible de l'information concernant le service offert. Mais il importe que la direction de VIA Rail commence par résoudre ses problèmes avant de renseigner le public sur les services qu'elle offre. Ce n'est qu'après avoir trouvé des solutions à ses divers problèmes que VIA pourra lancer une

upon the new "outlook" of Rail Passenger Service. Included in the new "outlook" campaign, VIA Rail should advertise its' future plans for research and development. Primarily stressing the new studies in technology regarding Japan's and West Germany's current research and development of high speed trains.[54] This type of advertising would hopefully have a positive impact upon the public's view of rail passenger services. A massive advertisement campaign could consist of articles in magazines, such as Maclean's. Other forms of advertisement could include radio, especially a family oriented station; *ie.*, CFRB. Television commercials and a possible documentary relating to the new era of technology could also have a positive impact.

The most important aspect of the marketing mix to any entity is the product itself. All of the other marketing mixes will certainly help VIA Rail in any revitalizing plan; however, the present condition of VIA Rail's product, providing passenger rail service to the public is unattractable. VIA's management must examine thoroughly all possible channels relating to the condition of VIA's equipment.

According to the Science Council report, if intercity passenger rail service is to survive, then one thing that is needed is new, innovative, reliable, cost effective and cost competitive equipment.[55] Given present conditions, VIA Rail must alter its position. Perhaps VIA should examine the revitalization of the American Passenger Rail System-AMTRAK, while at the same time VIA should introduce the bilevel rail car (BRC) and the high-capacity cars. (RDC).

The American rail passenger service was at one point the equivalent to or worse than VIA's present condition. AMTRAK was a "last ditch" effort to keep intercity passenger trains from total extinction. In 1929, railroads operated 20,000 passenger trains, accounting for 77 per cent of all intercity transportation. However, similar to Canada the automobile became a fast expanding competitor. In 1970, the railroad intercity passenger service accounted for 7.2 p. 100 of the mass transportation. AMTRAK was created on October 30, 1970 by the Rail Passenger Service Act. AMTRAK was created to manage the remnants of the intercity rail passenger network, modernize it, revive public interest in train travel, and operate it as far as possible on a profit basis. Designated by the Secretary of Transportation, AMTRAK's formation was proposed as it became more evident that the United States could not rely solely upon further massive construction of highways and airports to meet its domestic travel needs. Highway traffic involves congestion, noise and air pollution, excessive land use for which further dislocation of people makes space for still more road building and appalling causalty lists.

With AMTRAK's inception rail ridership which had been dewindling for many years, reversed the trend and began to climb upward. In 1972, the first year of full operation, ridership gained about 11 per cent, a total of 15.6 million passen-

campagne publicitaire. Cette campagne devra bien mettre en évidence le nouveau «visage» des services voyageurs des chemins de fer. Dans le cadre de cette campagne de promotion, VIA Rail devra faire connaître ses plans dans le domaine de la recherche et du développement, en insistant tout particulièrement sur l'étude des progrès technologiques réalisés au Japon et en R.F.A. dans le domaine des trains à grande vitesse.[54] On espère que cette campagne aura un impact positif sur l'opinion du public. Une campagne publicitaire de grande envergure pourrait consister en articles publiés dans des revues comme Maclean's, ou encore en annonces radiophoniques diffusées par des stations dont les programmes s'adressent surtout à la famille (par exemple, CFRB). Des annonces télévisées ainsi qu'un documentaire traitant de la nouvelle technologie pourraient également avoir une incidence utile.

Mais l'aspect le plus important de tout programme de commercialisation est le produit lui-même. Tous les autres éléments du programme contribueront certainement à la revitalisation de VIA Rail, mais la condition actuelle du produit offert—les services voyageurs des chemins de fer—n'exerce pas d'attrait sur le public. Il faut donc que la direction de VIA examine en profondeur toutes les possibilités d'amélioration du matériel.

Selon le rapport du Conseil des sciences, si les services voyageurs des chemins de fer réussissent à survivre, il importera de les doter d'un matériel nouveau, navateur, fiable, efficient et d'un coût compétitif.[55] Étant donné la situation actuelle, il est indispensable que VIA Rail agisse. Peut-être pourrait-on étudier le programme de revitalisation mis en œuvre aux États-Unis par AMTRAK, tout en adoptant des voitures à impériale et des voitures diesel de grande capacité.

Aux États-Unis,[55A] les services voyageurs des chemins de fer étaient, à un certain moment, semblables et même inférieurs aux services actuels de VIA. La constitution d'AMTRAK représentait une dernière tentative pour sauver de la disparition totale les trains de voyageurs interurbains. En 1929, le chemin de fer exploitait 20 000 trains de passagers, et assurait 77 p. 100 de tous les transports interurbains. Mais, comme au Canada, l'automobile devint un concurrent de plus en plus important. En 1970, les services voyageurs interurbains des chemins de fer n'assuraient plus que 7,2 p. 100 des transports de masse. AMTRAK fut créé le 30 octobre 1970 aux termes de la Loi sur les services voyageurs des chemins de fer. Cette société a été créée pour gérer les restes du réseau des lignes interurbaines, pour moderniser les services, ranimer l'intérêt du public pour les services ferroviaires et exploiter le réseau d'une façon aussi rentable que possible. La création d'AMTRAK avait été proposée par le Secrétaire aux Transports, alors qu'il devenait évident que les États-Unis ne pourraient plus compter uniquement sur la construction d'autoroutes et d'aéroports pour répondre aux besoins locaux. On sait que le trafic des autoroutes engendre de l'encombrement, du bruit et de la pollution. La construction d'autoroutes nécessite de vastes superficies, elle entraîne le démembrement des communautés et, par conséquent, de nouveaux besoins de routes. C'est ainsi que s'allongent les listes terrifiantes des accidents.

La situation des chemins de fer qui périclitait depuis de nombreuses années commença à s'améliorer avec la création d'AMTRAK. En 1972, première année où l'exploitation fut complète, le nombre de voyageurs augmenta d'environ 11p.

gers. In 1977, the figure rose to 19.2 million. This reversed trend happened because AMTRAK modernized and publicized its equipment and services. In AMTRAK's first year of operation, it was forced to begin with a leased fleet of 1275 old cars; however, by 1977 three quarters of passengers cars on relatively short runs were new Amfleet or Turboliner equipment bought by AMTRAK in the previous three and a half years. By 1979, new Superlines Cars were handling long distance travel in the west. The United States department of transport committed over $658 million in purchasing new diesal and electric locomotives. In comparison of 1971, there are more places served by AMTRAK, new and improved city stations, additional suburban stops and more comfortable conditions on the trains. AMTRAK is allowed by law to experiment with routes services at any time and often does so. It makes considerable use of package excursions in connection with other forms of transportation, travel agencies, hotels, etc. AMTRAK is subjected to varying degrees of oversight; review; regulation; auditing; etc, by a long list of federal, state and local government agencies. AMTRAK's board of directors has 17 members; 8 are appointed by the President; 7 are representives of the stockholders.

Amtrak eliminated 5000 route miles and six long-distance trains in 1980, on the orders of Congress. During 1980, however, AMTRAK had an increase in the number of passengers-21.2 million. This gain was due to a larger number of reliable rail cars available and the rising price of gasoline.

Unfortunately, in 1981 the federal budget cuts requested by President Reagan threatened to reduce considerably AMTRAK services to the traveling public.

According to the Science Council of Canada, an alternative to the locomotive-hauled train is the self-propelled rail diesel car (RDC). It has a capacity for 88 intercity passengers and operates on a cost per-seat-kilometre of 5.9¢ at 100 per cent occupancy and 9.8¢ at the 60 per cent load factor. (For a more detailed account see the cost curves in Appendix B.). However, with passenger revenues at 3.6¢ per kilometre, a break-even position is still difficult to obtain. Seat-passenger-kilometre costs are reduced when a second and third RDC is added to the consist. In addition, these units because of their seating capacity and operational flexibility, have the added advantage of being more acceptable to the route demands than a conventional diesel-hauled train.[56] Unfortunately, limited application of this vehicle in Canada's rail system has not permitted it to achieve its full potential.

The introduction of a super-high-speed-trains could also have a substantial impact upon the economy. New technology through research and development could bring economic expansion alone with lower unemployment rates.

100, atteignant un total de 15,6 millions. En 1977, ce chiffre était de 19,2 millions. Le renversement de la situation se produisit du fait qu'AMTRAK modernisa son matériel et ses services, et les fit connaître. Au cours de sa première année d'exploitation, AMTRAK avait été obligé de travailler avec une flotte de location comptant 1 275 vieilles voitures; mais dès 1977, les trois-quarts des trains de voyageurs affectés aux parcours relativement courts étaient des voitures Amfleet ou Turboliner qu'AMTRAK avait achetées au cours des trois dernières années. En 1979, les nouvelles voitures Superlines assuraient les parcours les plus longs vers l'ouest. Le ministère des Transports des États-Unis engagea plus de 658 millions de dollars pour l'acquisition de nouvelles locomotives diesel et électriques. Par comparaison avec la situation qui prévalit en 1971, AMTRAK desserait un plus grand nombre de localités, disposait dans les villes de gares nouvelles ou améliorées, comptait de nouvelles stations dans les banlieues et offrait des conditions plus confortables dans les trains. Aux termes de la Loi, AMTRAK est autorisé à lancer des services expérimentaux en tout temps. AMTRAK offre en grand nombre d'excursions à forfait en collaboration avec d'autres modes de transport, avec des agences de voyage, des hôtels etc. AMTRAK est assujetti à divers contrôles plus ou moins poussés: examens, règlements, vérifications etc. Ces contrôles sont effectués par un grand nombre d'organismes gouvernementaux (locaux, provinciaux ou fédéraux). Le conseil d'administration d'AMTRAK comprend 17 membres dont 8 sont nommés par le Président et 7 représentent les actionnaires.

AMTRAK a supprimé, en 1980, 5 000 milles de lignes ferroviaires et 6 trains affectés aux longs parcours, sur l'ordre du Congrès. Pourtant, le nombre de voyageurs au cours de cette année a augmenté, atteignant 21,2 millions. Cette augmentation a résulté du grand nombre de services très fiables offerts, ainsi que de l'augmentation du prix de l'essence.

Malheureusement, les coupures budgétaires du gouvernement fédéral exigées par le Président Reagan ont menacé de réduire considérablement les services AMTRAK offerts aux voyageurs.

Selon le Conseil des sciences-Canada, le train tiré par une locomotive peut êtr remplacé par une voiture diesel automotrice (autorail). Sur les lignes interurbaines, une telle voiture peut contenir 88 voyageurs; le coût par siège-kilomètre est moins élevé que dans le cas du train tiré par une locomotive (par exemple, pour un train composé d'une seule voiture diesel, le coût par siège-kilomètre est de 5,9 cents si la voiture est occupée à 100p. 100 et de 9,8 cents pour un chargement à 60p. 100 (l'annexe B présente des courbes de coûts détaillés). Mais avec des recettes de 3,6 cents par voyageur kilomètre, il demeure difficile de couvrir les coûts. C'est en ajoutant une deuxième et même une troisième voiture diesel que les coûts par siège-voyageur-kilomètre peuvent être réduits. Dans ce cas, la capacité du train et sa flexibilité de fonctionnement répondent mieux à la demande, pour une ligne donnée, qu'un autorail ordinaire.[56] Malheureusement, l'utilisation très limitée de ce genre de véhicule dans le réseau ferroviaire canadien n'a pas permis d'en exploiter tout le potentiel.

Il est certain que l'adoption de supertrains à grande vitesse pourrait avoir un impact considérable sur l'économie. L'application de technologies nouvelles grâce aux travaux de recherche et de développement pourrait donner lieu à une expansion

Attracting the Public With A new Product[57]

Super-high-speed trains could fill an important gap in the Canadian transportation system, especially between cities a few hundred miles apart. Airport commuting times in these cities often turn one-hour flights into three-four hour odysseys and make flying almost as time-consuming as driving. In addition, airplanes use much of their fuel just getting into the air, and therefore use energy less efficiently on short trips than do high-speed-trains, which also have the advantage of carrying their passengers direct to the centres of cities. In Japan, present rail passenger systems run at a rate of 130 mile-an hour; however, research and development in West Germany and Japan have led to testing's that have clocked these special trains at 250-miles-an-hour. Both countries have invested millions of dollars in Research and Development. This new development of allowing trains to stay on the "tracks" is termed the magnetic levitation train. (For a detailed account see Appendix E)

Thus, the qualities of this type of a train are very positive; however, it is very expensive to construct and the complications of Canada's climate could have a profound drawback. In addition, it should be noted that this type of super-train should be implemented in heavily traveled corridors in Canada, as trips several hundred miles will always be cheaper by air then by train.

Other Segments of the Revitalization Strategy

The revitalization strategy suggested in the previous pages concentrated upon the most important factor in attracting a market. The product that VIA offers the public must be attractive to the public; however, there are other segments of the revitalization strategy that must be implemented.

After the necessary market assessments are implemented, the roles of the proper participants must be defined. Most importantly the legal rights that Canadian National Rail, Canadian Pacific Rail, The Canadian Transport Commission and the Department of Transport have. The roles of accountability and responsibility that each one of these participants have should be defined in a clear, concise manner. All parties involved should meet and discuss with a positive tone the role that each has; *ie.*, VIA Rail Inc, should only be answerable to the Department of Transport, which in turn should make quarterly reports to Parliament. The Canadian Transport Commission should only be an adviser to VIA's management, not a key decision maker. The Canadian National Railway and the Canadian Pacific Railway should release all control over employees that work for VIA. At present any employees that work for VIA are considered to be still part of the two giants. In addition, an extensive review of labour useage should be constructed. All expenses that CN and CP bill VIA for, should be itemized. All the passenger equipment that VIA needs should be sold to VIA, if it is not entirely obsolete. VIA

économique considérable et contribuer à la réduction du taux de chômage.

Nouveau produit offert au public[57]

Les supertrains à grande vitesse pourraient combler une lacune importante du système canadien des transports, notamment entre des villes situées à quelques centaines de milles les unes des autres. Il arrive souvent dans ces villes que le transport jusqu'à l'aéroport soit très fastidieux: pour le voyageur, un vol d'une heure peut devenir un périple de trois à quatre heures, ce qui rend le voyage presque aussi long que si l'on empruntait l'automobile. En outre, les avions consomment une importante proportion de leur carburant au moment du décollage et, par conséquent, utilisent l'énergie avec moins d'efficience sur les faibles distances que ne le font les trains à grande vitesse, lesquels offrent en outre l'avantage d'amener les voyageurs directement jusqu'au centre des villes. Au Japon, les trains de voyageurs roulent actuellement à une vitesse de 130 milles à l'heure; mais les travaux de recherche et de développement menés en Allemagne de l'Ouest et au Japon ont permis d'atteindre une vitesse très supérieure allant jusqu'à 250 milles à l'heure. Ces deux pays ont investi des millions de dollars dans la recherche et le développement. Il s'agit d'une nouvelle technologie qui permet au train de suivre la voie ferrée sans y adhérer, par sustentation magnétique (l'annexe E présente une explication détaillée de cette technologie).

Les avantages offerts par ce type de train sont importants. Mais il s'agit d'un matériel dont la construction est coûteuse et qui pourrait souffrir du climat rigoureux canadien. En outre, ce type de supertrain ne devrait être adopté au Canada que pour les corridors où la demande est élevée étant donné que des voyages de plusieurs centaines de milles seraient quand même moins coûteux par avion.

Autres éléments de la stratégie de revitalisation

Dans les pages qui précèdent, on a présenté une stratégie de revitalisation axée sur le produit, élément essentiel d'une campagne de commercialisation. Le produit que VIA offre au public doit être attrayant. Cependant, d'autres éléments de la stratégie de revitalisation doivent être pris en compte.

Lorsqu'on aura procédé aux études de marché qui sont nécessaires, on devra bien définir le rôle de chacun des organismes qui participe à l'application du programme et, ce qui est encore plus important, clarifier les droits légaux du CN, du CP, de la Commission canadienne des transports et du ministère des Transports. On devra définir de façon claire et concise la responsabilité et l'obligation redditionnelle de chacun des participants. Toutes les parties concernées devront se réunir et discuter de façon positive de leur rôle respectif. Ainsi, VIA Rail Inc. ne devrait être responsable que devant le ministère des Transports qui, à son tour, devrait présenter des rapports trimestriels au Parlement. La Commission canadienne des transports ne devrait assumer qu'un rôle de conseiller auprès de la direction de VIA, et non pas assumer une responsabilité décisionnelle. La compagnie des Chemins de fer Nationaux et la compagnie du Canadian Pacifique devraient renoncer à tout contrôle sur les employés travaillant pour VIA. A l'heure actuelle, les employés qui travaillent pour VIA sont considérés comme faiant encore partie des deux géants des chemins de fer. On devra également procéder à un examen approfondi de

should only be responsible for rental payments of the usage of tracks. Perhaps, since CN is also a Crown Corporation, both VIA and CN could share the cost of maintaining the roadbeds, etc. equally.

Endnotes

[1] H.H. Herstein, et. al. *Challenge and Survival:* The History of Canada. Scarborough, Ont., Prentice Hall, 1970. p. 211

[2] Freeman Hubbard. *North American Railroads.* New York, U.S.A., McGraw-Hill, 1981. p. 147

[3] Science Council of Canada—Intercity Passenger Travel in Canada. *The Rail Mode.* Minister of Supply and Services, 1982. p. 37

[4] Ibid. p. 48

[5] Auditor General Report of Canada. *Railway Transport—Passenger Services.* Fiscal year ended March 31, 1982. p. 399, section 13.5.

[6] Ibid. p. 400

[7] Ibid. p. 401

[8] Ibid. p. 402

[9] Ibid. p. 403

[10] Science Council of Canada. op. cit. p. 40

[11] Auditor General Report of Canada. op. cit. p. 408

[12] Ibid.

[13] Ibid.

[14] Ibid. p. 410

[15] Ibid.

[16] McCarthy and Shapiro. *Basic Marketing.* Homewood, Illinois, Richards D. Irwin, Inc. 1983. p. 42

[17] Science Council of Canada. op. cit. p. 42

[18] (This note is missing in the text).

[19] Auditor General Report of Canada. op. cit. p. 411

[20] Ibid.

[21] Ibid.

[22] Ibid. p. 410

[23] Ibid.

[24] Ibid. p. 412, section 13.55

[25] Ibid. p. 415, section 13.59

[26] Ibid. p. 410

[27] Ibid.

[28] Ibid.

[29] Ibid. p. 412

[30] Science Council of Canada. op. cit. p. 43

[31] Ibid. p. 44

[32] Ibid.

[33] Ibid.

l'utilisation de la main-d'œuvre. Toutes les dépenses facturées à VIA par les compagnies CN et CP devront être présentées dans le détail, toutes les voitures de voyageurs dont VIA a besoin devront lui être vendues s'il ne s'agit pas d'un matériel entièrement désuet. VIA ne devra avoir à verser que les montants relatifs à l'utilisation des voies. Étant donné que la compagnie des Chemins de fer Nationaux est, elle aussi, une société de la Couronne, il serait peut-être possible d'envisager que VIA et CN assument à parts égales le coût de l'entretien des assises et des voies ferrées.

Notes

[1] H.H. Herstein, et al, *Challenge and Survival:* The History of Canada. Scarborough, Ont., Prentice Hall, 1970. p. 211

[2] Freeman Hubbard. *North American Railroads.* New York, États-Unis, McGraw-Hill, 1981. p. 147

[3] Conseil des sciences-Canada—Voyages interurbains au Canada, Ministère des Approvisionnements et Services, 1982, p. 37

[4] Ibid.

[5] Rapport du Vérificateur général du Canada, exercice terminé le 31 mars 1982, *Services voyageurs des chemins de fer*, paragraphe 13.35. p. 442.

[6] Ibid. p. 447.

[7] Ibid. p. 444.

[8] Ibid. p. 444.

[9] Ibid. p. 445.

[10] Conseil des sciences-Canada, op. cit.

[11] Rapport du Vérificateur général du Canada, op. cit. p. 445

[12] Ibid. p. 443.

[13] Ibid. p. 444.

[14] Ibid. p. 445.

[15] Ibid. p. 445.

[16] McCarthy and Shapiro. *Basic Marketing.* Homewood, Illinois, Richards D. Irwin, Inc. 1983. p. 42

[17] Conseil des sciences-Canada, op. cit.

[18] (Cette note n'est pas indiquée dans le texte).

[19] Rapport du Vérificateur général du Canada, op. cit. p. 446.

[20] Ibid.

[21] Ibid, p. 445.

[22] Ibid. p. 445.

[23] Ibid.

[24] Ibid, paragraphe 13.55.

[25] Ibid, paragraphe 13.59.

[26] Ibid. p. 445.

[27] Ibid.

[28] Ibid.

[29] Ibid. p. 447.

[30] Conseil des sciences-Canada, op. cit.

[31] Ibid.

[32] Ibid.

[33] Ibid.

[34] Ibid.
[35] Ibid. p. 44
[36] Ibid.
[37] Ibid.
[38] Ibid. p. 45
[39] Auditor General Report of Canada. op. cit. p. 412
[40] Ibid.
[41] Science Council of Canada. op. cit. p. 45
[42] Ibid.
[43] Ibid.
[44] Ibid.
[45] Ibid. p. 46
[46] Ibid.
[47] Ibid. p. 46
[48] Ibid. p. 47
[49] Ibid. p. 48
[50] Ibid. p. 49
[51] Denis Overbye. "Trains that Fly", *Discover*. February, 1982. pp. 26-33
[52] McCarthy and Shapiro. op. cit. p. 42
[53] Auditor General Report of Canada. op. cit. p. 143
[54] Dennis Overbye. op. cit. p. 26-33
[55] Science Council of Canada. op. cit. p. 50
[55A] Freeman Hubbard. op. cit. p. 8
[56] Science Council of Canada. op. cit. p. 50
[57] Dennis Overbye. op. cit. p. 26-33

[34] Ibid.
[35] Ibid.
[36] Ibid.
[37] Ibid.
[38] Ibid.
[39] Rapport du Vérificateur général du Canada, op. cit. p. 447.
[40] Ibid.
[41] Conseil des sciences-Canada, op. cit.
[42] Ibid.
[43] Ibid.
[44] Ibid.
[45] Ibid.
[46] Ibid.
[47] Ibid.
[48] Ibid.
[49] Ibid.
[50] Ibid.
[51] Dennis Overbye. "Trains that Fly", *Discover*, février, 1982. p. 26 à 33.
[52] McCarthy and Shapiro. op. cit. p. 42.
[53] Rapport du Vérificateur général du Canada, op. cit. p. 447.
[54] Dennis Overbye. op. cit. p. 26 à 33.
[55] Conseil des sciences-Canada, op. cit.
[55A] Freeman Hubbard. op. cit. p. 8
[56] Conseil des sciences-Canada, op. cit.
[57] Dennis Overbye. op. cit. p. 26 à 33.

ANNEX "A"

RATIONALIZATION AND REVITALIZATION OBJECTIVES OF THE 1976 POLICY

Rationalization and Revitalization Objectives of the 1976 Policy

The rationalization objectives in the 1976 policy were to be accomplished by eliminating, reducing or consolidating services.[6] The Auditor Gen reported that the rationalization objective process chossen for implementing the railway passenger policy placed considerable reliance on CTC hearings, which, the Department of Transport stated that the hearings fell short of its expectations reflected in the 1976 policy. Neither the process nor the hearings achieved the results expected. For example, the CTC plan for a rationalized network of services between the Maritimes and central Canada did not suggest eliminating duplicate services as intended. This plan, which was to be developed in 1977, was not finished until June 1979. The failure to rationalize the services in a timely manner was one of the factors that led to the Cabinet decision in 1981 to limit government funding for railway passenger services, which in turn led to significant service cutbacks and route restructuring.[7]

The revitalization objectives was to be the creation of an integrated management group whose entire job was to manage railway passenger services. VIA Rail Canada Inc. was created as an instrument for planning, managing and operating railway passenger services in Canada. The Canadian Transport Commission was to make regulatory decisions, and VIA was to provide passenger services of a given type, quality and level, according to service contracts between the corporation and the Minister of Transport. The service contracts specified the terms and conditions under which government payments would be authorized.[8] The Auditor General reports that this revitalization objective was a complete embarkment from previous arrangements. The previous arrangements required the CN and CP to fulfill a minimum statutory obligation to provide railway passenger services. Initially CN and CP were asked to develop a joint approach to managing services, and VIA was established in 1977, as a subsidiary of CN. However, despite this promising objective the railways failed to agree on the arrangements for jointly managing the passenger service. The crown then purchased VIA shares from CN and amended the Financial Administration Act to include VIA as a Schedule D Crown corporation.[9]

ANNEXE «A»

OBJECTIFS DE RATIONALISATION ET DE REVITALISATION ÉTABLIS DANS LA POLITIQUE DE 1976

Objectifs de rationalisation et de revitalisation établis dans la politique de 1976

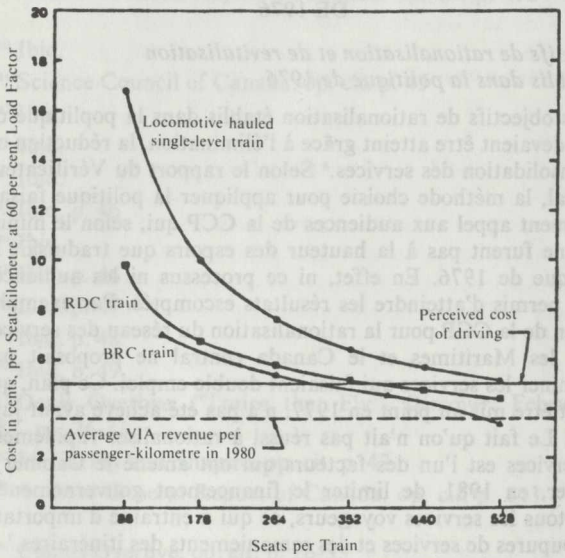
Les objectifs de rationalisation établis dans la poplitique de 1976 devaient être atteint grâce à l'élimination, la réduction ou la consolidation des services.[6] Selon le rapport du Vérificateur général, la méthode choisie pour appliquer la politique faisait largement appel aux audiences de la CCP qui, selon le ministère, ne furent pas à la hauteur des espoirs que traduisait la politique de 1976. En effet, ni ce processus ni les audiences n'ont permis d'atteindre les résultats escomptés. Par exemple, le plan de la CCP pour la rationalisation du réseau des services entre les Maritimes et le Canada central ne proposait pas d'éliminer les services qui faisaient double emploi. Ce plan, qui devait être mis au point en 1977, n'a pas été achevé avant juin 1979. Le fait qu'on n'ait pas réussi à rationaliser rapidement les services est l'un des facteurs qui ont amené le Cabinet à décider, en 1981, de limiter le financement gouvernemental pour tous les services voyageurs, ce qui a entraîné d'importantes coupures de services et des remaniements des itinéraires.[7]

Les objectifs de revitalisation consistaient dans la création d'un groupe intégré de gestion dont la seule mission serait de gérer les services voyageurs des chemins de fer. VIA Rail Canada Inc. fut créé en tant qu'instrument de planification, de gestion et d'exploitation des services voyageurs des chemins de fer canadiens. La CCP devait rendre des décisions de réglementation et VIA devait assurer des services d'un type, d'une qualité et d'un niveau donnés, conformément à des marchés de services conclus entre la société et le ministre des Transports. Ces marchés précisaient les conditions auxquelles les paiements du gouvernement serait autorisé.[8] Le Vérificateur général a souligné que ces objectifs de revitalisation s'écartaient totalement des accords antérieurs. Ces derniers prévoyaient que les compagnies CN et CP assumeraient une responsabilité réglementaire minimale dans la fourniture de services voyageurs. A l'origine, le CN et le CP devaient mettre au point conjointement une méthode de gestion des services et en 1977 on créa VIA en tant que filiale du CN. Cependant, en dépit de cet objectif prometteur, les compagnies de chemin de fer ne réussirent pas à s'entendre sur les modalités d'une gestion conjointe des services voyageurs. C'est alors que la Couronne racheta au CN les actions de VIA et modifia la Loi sur l'administration financière afin d'inclure VIA dans la liste des sociétés de la Couronne de l'annexe D.[9]

APPENDIX "B"

Cost Curves

Cost Curves for Locomotive-Hauled, RDC and BRC Trains in Consists up to Five Cars



The introduction of bilevel or high-capacity cars into the existing intercity passenger rail network could potentially reduce net deficits in the system by as much as 20-30 per cent or $70-$100 million, annually. The lowering of costs, although laudable, does not ensure that a railway system can operate at a profit. Revenues must still exceed expenditures. The relationships between the number of revenue passengers and the operating costs for various types of transit are shown graphically.

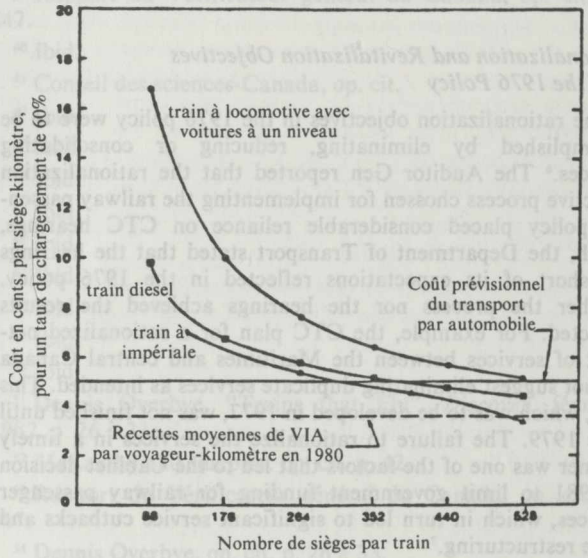
The revenue necessary to provide a break-even operation at two fare levels is indicated. The cost curves for locomotive-hauled trains, RDCs and BRCs clearly indicate that the first two cannot provide a profitable operation, when the average revenue per passenger seat-kilometre is lightly less than 3.7 cents. The BRC Train does show a substantial reduction in cost per seat-kilometre over a locomotive-hauled consist; it also shows a better performance than the RDC. Even under the best of conditions it is necessary to raise revenue or to add more cars per train. It is reasonable to assume that the upper limit of passenger fares might be that approaching the "perceived" cost of travel by private automobile, or approximately 5 cents per passenger-kilometre. If so the graph shows that the locomotive-hauled train would require five cars, at an approximately 64 per cent load factor, to cover expenses. This type of passenger demand is rare in Canada. However, a BRC train of two cars operating at this load factor does have the potential to show a profit.

Source: Science Council of Canada—Intercity passenger Travel in Canada. p. 50 & 51.

ANNEXE «B»

Courbe des coûts

Courbes des coûts— Trains à locomotive, trains diesel et trains à impériale pouvant compter jusqu'à cinq voitures



L'adoption de voitures à impériale ou de voitures de grande capacité (train diesel appelé également autorail) dans le réseau interurbain actuel des services voyageurs pourrait permettre de réduire le déficit net dans une proportion allant de 20 à 30 p. 100, ce qui représente une réduction de 70 à 100 millions de dollars par an. Mais la réduction des coûts, même si elle est appréciable, ne permet pas de garantir que le système ferroviaire pourra devenir rentable. Il faut en effet que les recettes excèdent les dépenses. Le rapport entre le nombre de trains est présenté ici sous forme graphique.

Les courbes indiquent les recettes nécessaires pour atteindre le seuil de rentabilité à deux niveaux de tarifs. Il ressort clairement que les trains à locomotive et les trains diesel ne peuvent fonctionner de façon rentable lorsque les recettes moyennes par voyageur-siège-kilomètre sont légèrement inférieures à 3,7c. Pour les trains à impériale, le coût par siège-kilomètre est sensiblement inférieur à celui des trains à locomotive; le rendement de ces trains est également supérieur au rendement des trains diesel. Même dans les meilleures conditions, il s'avère nécessaire d'augmenter les tarifs (c'est-à-dire d'augmenter les recettes) ou d'ajouter plus de voitures par train. On peut supposer que le plafond des tarifs voyageurs est proche du coût «prévisionnel» du transport par automobile personnelle, soit environ 5c. par voyageur-kilomètre. Si c'est le cas, la courbe indique qu'un train à locomotive devrait compter cinq voitures et être chargé à près de 64 p. 100 de sa capacité pour atteindre le seuil de rentabilité. Mais la demande atteint rarement ce niveau au Canada. Par contre, un train à impériale comptant deux voitures et chargé dans la même proportion est susceptible de permettre la réalisation d'un profit.

Source: Conseil des sciences-Canada—Les transports interurbains des voyageurs au Canada.

APPENDIX "C"

Table of Expenditures

Fiscal Year	Main Estimates $000	Supplementary Estimates $000	Total $000	Actual $000	over (under)
1978-79	$143,875	—	$132,875	$63,385	(69,450)
1979-80	234,000	111,650	354,650	341,650	(4,158)
1980-81	424,300	30,822	455,122	451,669	(3,453)
1981-82	399,200	107,021	506,221	540,618	34,307

Source: Auditor General report 1982

APPENDIX "D"

Market Survey

1) Do you like trains as a means of personal transportation?
Yes..... No.....
2) What other type of transportation do you prefer?
—automobile- bus.....
—airplane..... other (specify)
3) For a travel distance of 100 km would you prefer?
—to travel by train.....
bus.....
personal car.....
4) If the travel distance was from Toronto to Halifax, would you prefer?
—to travel by train in 8 hrs at a cost of $110.00.....
or to fly in 3 hrs at a cost of $250.00.....
—if a super-high-speed system was developed like Japan's, would you prefer: super train in 3 hrs at $175.00..... or airplaine in 3 hrs at $250.00.....
5) How do you rank the quality of service?
—provided by a passenger train:
excellent.....
good.....
average.....
below average.....
—provided by a airline: excellent.....
good.....
average.....
below average.....
6) How often do you use the train?.....
the plane?.....
7) Do you have any recommendations for improving the passenger rail system?
8) Do you prefer a "romantic" train ride or the new fast speed service?
9) Would you be willing to try VIA Rail after revitalization of the system?

ANNEXE «C»

Tableau des dépenses

Année fiscale	Prévisions de base	Prévisions supplémentaires	Total	Chiffres réels	En plus (en moins)
1978-79	$143,875	—	$132,875	$63,385	(69,450)
1979-80	234,000	111,650	354,650	341,650	(4,158)
1980-81	424,300	30,822	455,122	451,669	(3,453)
1981-82	399,200	107,021	506,221	540,618	34,307

Source: Rapport du Vérificateur général, 1982

ANNEXE «D»

Étude de marché

1) Aimez-vous prendre le train pour vos déplacements personnels?
OUI..... NON.....
2) Quel autre mode de transport préférez-vous?
—l'automobile..... l'autocar.....
—l'avion..... un autre mode (précisez)
3) Pour un voyage de 100 km préférez-vous
—voyager par train,.....
autocar.....
ou automobile personnelle.....
4) Si vous devriez vous rendre de Toronto à Halifax, choisiriez-vous de voyager par train (durée de voyage 8 heures) au prix de $110, ou de prendre l'avion (durée du voyage 3 heures) au prix de $250?
Si l'on mettait au point un réseau de supertrains à grande vitesse semblables à ceux du Japon, chosiriez-vous le supertrain (voyage de 3 heures) au prix de $175 ou l'avion (voyage de 3 heures) au prix de $250?
5) Indiquez la cote correspondant à la qualité du service
—offert dans un train de voyageurs:
excellent.....
bon.....
moyen.....
médiocre.....
—offert dans un avion: excellent.....
bon.....
moyen.....
médiocre.....
6) Quelles est la fréquence de vos voyages
—par train?
—par avion?
7) Pourriez-vous faire des recommandations visant l'amélioration des services voyageurs des chemins de fer?
8) Aimeriez-vous mieux un voyage «romantique» par train ordinaire ou un voyage par train à grande vitesse?
9) Accepteriez-vous d'essayer les services de VIA Rail après la revitalisation du réseau?

10) What do you think are reasonable rail rates for the following?

—Montreal to Toronto $.....
—Halifax to Montreal $.....
—Vancouver to Edmonton $.....
—Winnipeg to Toronto $.....

ANNEX "E"

Super Trains

Technology

TRAINS THAT FLY

Futuristic vehicles are zooming around West German and Japanese test tracks on cushions of magnetism

by Dennis Overbye

You go lean your head down on the track, babe, and when you hear the rail popping, you know train time won't be long." She went over and she leaned her head down on the cold steel rail, and she heard the Panama Limited coming in.

—Bukka White, *Panama Limited*

Some day, if the Budd Company has its way, the runaway lady in the old folk song will only have to walk over to the track with a magnetic compass to find out when her train is due. It will come into the station not grinding and puffing but floating gently on magnetic fields, pulled along on the crest of an electromagnetic wave with a rather untrainly *whoosh*. On the train that Budd would like to build, the engineer is likely to find himself staring at a computer display in a space-age cockpit. And he will not crane his head out the window; at 250 miles an hour, he could lose it.

It sounds like a dream of the future from an old Sunday supplement, but in West Germany and Japan, magnetically levitated trains, or "maglevs," are about to become part of the present. Two years ago a rounded, windowless, red-and-white train floating on a thin magnetic cushion raced quietly down a four-mile test track on Japan's Kyushu Island and hit 320 miles an hour. Japan National Railways hopes that by 1990 an improved and enlarged version of that train can begin replac-

10) A combien estimez-vous que devraient se monter des tarifs ferroviaires raisonnables pour les parcours suivants:

—Montréal à Toronto $.....
—Halifax à Montréal $.....
—Vancouver à Edmonton $.....
—Winnipeg à Toronto $.....

ANNEXE «E»

Les Supertrains

Technologie

LES TRAINS QUI VOLENT

Portés par des coussins magnétiques, des véhicules d'avant-garde foncent à toute allure sur les voies d'essai de la R.F.A. et du Japon

Par Dennis Overbye

«Va pencher ta tête au dessus de la voie, mon enfant, quand tu entendras le rail vibrer tu sauras que le train arrive». Elle alla donc pencher la tête au dessus du rail d'acier froid et elle entendit arriver le train de la Panama Limited».

Bukka White, *Panama Limited*

Si la Budd Company réussit un jour dans ses projets, la belle évadée de la vieille chanson populaire n'aura qu'à s'approcher de la voie avec une boussole d'induction pour savoir à quel moment son train arrivera. Ce train entrera en gare non pas en grondant et en soufflant, mais en flottant doucement sur un champ magnétique, soulevé le long de la crête d'une onde électromagnétique, et en faisant entendre un «whoosh» très peu semblable à son cri ordinaire. Dans le train que la Budd Company souhaite construire, l'ingénieur se trouvera probablement assis devant un ordinateur, le regard fixé sur l'écran, dans une cabine semblable à celle d'un vaisseau spatial. Il ne mettra sûrement pas sa tête à la fenêtre: à 250 milles à l'heure, il risquerait de la perdre.

Cela ressemble à un rêve futuriste raconté dans quelque vieux journal du dimanche. Pourtant, en Allemagne de l'Ouest et au Japon, ces véhicules à sustentation magnétique («magnetically levitated trains» ou «maglevs») feront bientôt partie du présent. Il y a deux ans, un train aux parois arrondies, rouge et blanc, sans fenêtres, flottant sur un mince coussin magnétique, glissait silencieusement à toute allure sur une voie d'essai de 4 milles située sur l'île de Kyushu, au Japon,

ing its speedy *Shinkansen*, the "bullet" trains that flash between Tokyo and Osaka at 130 miles per hour.

In Emsland, in northwestern Germany, a government backed industrial consortium is putting the finishing touches on a 20 mile, figure 8 test track complete with dips, hills, banked turns, and switches, on which a 196 passenger maglev named Transrapid 06 will soon go through its 250-mile-an-hour paces German engineers talk enthusiastically about a maglev system that will link and bring closer together the cities of western Europe. Well over $100 million has been spent in Germany to develop maglev, and now Americans have a chance to benefit from that research. Budd, a Michigan-based subsidiary of Thyssen, a member of the German consortium, announced in November that it would offer maglev technology in the United States. Paul Sichert, a Budd spokesman, told Discover's Carol Truxal, "We have had inquiries literally from Alaska to Florida."

The demand is not hard to understand. Sichert believes that super-high-speed trains could fill an important gap in the U.S. transportation system especially between cities a few hundred miles apart. Airport commuting times in these cities often turn one-hour, flights into three-hour odysseys and make flying almost as time-consuming as driving. Moreover, airplanes use much of their fuel just getting into the air, and therefore use energy less efficiently on short trips than do high-speed trains, which also have the advantage of carrying their passengers direct to the centers of cities. But to compete effectively with jets, the trains must be faster than even the 130-mile-an-hour *Skinkansen*.

Although the world's speed record for a wheel-to-rail train is 256 miles an hour (set by a Budd-built vehicle on a special test track in Colorado), conventional trains have trouble staying on conventional tracks at speeds above about 150 miles per hour. Moreover, friction means wear, and all those moving parts and popping rails require constant and costly maintenance.

Japan and West Germany have, be hundreds of millions of dollars that the answer to these drawbacks of high-speed train travel is the magnetic levitation train, which will not ride on tracks, not wear them down, and not depend on oil.

atteignant une vitesse de 320 milles à l'heure. Les Chemins de fer nationaux du Japon espèrent qu'en 1990 ce type de train, amélioré et agrandi, pourra remplacer les «Shinkansen» à grande vitesse, connus sous le nom de trains «boulets», qui foncent entre Tokyo et Osaka à 130 milles à l'heure.

A Emsland, dans le nord-ouest de l'Allemagne, un consortium industriel financé par l'État met la dernière touche à une voie d'essai en forme de 8, d'une longueur de 20 milles, dotée de toutes les caractéristiques requises—pentes, collines, rampes de virage et système d'aiguillage—sur laquelle un «maglev» de 196 sièges appelé Transrapid 06 sera bientôt lancé à 250 milles à l'heure. Les ingénieurs allemands parlent avec enthousiasme d'un système «maglev» qui reliera et rapprochera bientôt les villes de la R.F.A. Dans ce pays, bien plus de 100 millions de dollars ont été dépensés pour la mise au point du «maglev», et les Américains peuvent maintenant bénéficier des résultats de ces travaux de recherche. La société Budd, filiale située à Michigan de la Thyssen—membre du consortium allemand—annonçait en novembre qu'elle pourrait bientôt offrir la technologie du «maglev» aux États-Unis. Un porte-parole de la Budd, Paul Sichert, a déclaré à Carol Truxal, journaliste de DISCOVER: «Les demandes nous parviennent pratiquement de partout, de l'Alaska à la Floride».

Il ne faut pas s'étonner de l'importance de la demande. Sichert pense que les supertrains à grande vitesse pourront combler une lacune importante du réseau des transports américain, surtout entre les villes qui ne sont séparées que de quelques centaines de milles. Il arrive souvent dans ces villes que les aéroports soient si éloignés que pour un vol d'une heure les voyageurs soient obligés de subir un périple de 3 heures, ce qui rend le déplacement par avion aussi long que par automobile. En outre, les avions consomment une importante quantité d'essence au moment du décollage, ce qui entraîne sur les petits parcours une utilisation moins efficiente de l'énergie que dans le cas des trains à grande vitesse qui, en plus, offrent l'avantage d'amener les voyageurs directement au centre des villes. Mais pour concurrencer réellement les avions à réaction, les trains doivent devenir encore plus rapides que le Shinkansen qui roule à 130 milles à l'heure.

Pour un train dont les roues touchent à la voie, le record mondial de vitesse est de 256 milles à l'heure (ce record a été atteint par un véhicule de la Budd sur une voie d'essai spéciale située dans le Colorado); mais les trains ordinaires ont de la difficulté à se maintenir sur des voies ordinaires à des vitesses supérieures à 150 milles à l'heure. En outre, la friction des roues sur la voie entraîne de l'usure et nécessite l'entretien constant et coûteux des roues et de la voie ferrée.

Au Japon et en Allemagne de l'Ouest, on consacre des millions de dollars pour prouver que le remède à ces lacunes du train à grande vitesse est le train à sustentation magnétique qui ne roule pas sur les rails, ne les use pas et n'a pas besoin de carburant.

The idea behind maglev trains is as old and simple as magnetism itself. The opposite poles of magnets attract each other, but a pair of like poles, a north and a north for example, repel each other. Either repulsion or attraction can be used to float a train.

The German consortium has opted for attraction. The sides of the train carriage wrap around and under the outer edges of an elevated guideway (see diagram). Electromagnets on the part of these "wings" beneath the guideway are attracted upward to the iron bars in the guideway lifting the entire train about half an inch off the track. The gap between track and train can be maintained by controlling the current from the batteries that energize the electromagnets. Too little juice and the train would fall back down, too much and it would clamp to the guideway.

The same magnets that lift the German vehicle also help propel it. Embedded in the guideway above the electromagnets are two rows of flat electrical coils. When current is passed through them, they become a series of small electromagnets. If the current is alternating, the polarity of the track magnets flips back and forth between north and south. That creates a wave of magnetism traveling down the track that can pull the electromagnets on the train along with it. North poles on the train's electromagnets are pulled forward by south poles just ahead of them in the guideway. The higher the frequency of the alternating current, the faster the wave (and therefore the train) travels. The idea is the same as that in an ordinary electric motor, in a washing machine, say, in which a magnetized rotor surrounded by electrical coils is set spinning by the changing magnetic field of the coils. The train is the rotor, and the circular part, the stator, has in effect been unwound and laid out in a line. This arrangement is known as a linear synchronous motor, and although the idea has been around for many decades, engineers only recently developed the technology to turn the idea into a practical transportation system.

Because the energy that drives the maglev comes from the current in the track coils, the train does not have to carry any fuel or generating equipments of its own—only its batteries for levitation. As a result, maglevs are light, which further increases their energy efficiency. Conductors will be on board for emergencies, but no engineers are needed. The trains will be operated from a central control room. Collisions between trains on the same track will be unlikely, according to German engineers, because along the same section of guideway they will all be riding a wave generated by the same electrical current at the same frequency. Thus they will all be moving at the same speed in the same direction. At the end of the run, the train will slow down when the alternating current frequency and the speed of the travelling wave are reduced; if the

Le principe du «maglev» est aussi vieux et aussi simple que le phénomène du magnétisme. Les pôles opposés des aimants s'attirent tandis que deux pôles de même nature—par exemple, deux pôles nord—se repoussent. L'attraction ou la répulsion peut être utilisée pour faire flotter un train.

Le consortium allemand a choisi l'attraction. Les parois latérales du train forment enveloppe autour et au-dessous des bords extérieurs d'un rail profilé surélevé (voir le schéma). Des aimants placés sur une partie de cette «enveloppe» au-dessous du rail profilé sont attirés vers le haut par des barres de fer situées à l'intérieur de ce rail; il en résulte que le train se trouve soulevé à environ un demi-pouce au dessus de la voie. La hauteur entre la voie et le train dépend de l'intensité du courant provenant des batteries qui aimantent les électroaimants. Si l'intensité du courant est trop faible, le train tombe, si elle est trop forte, le train colle au rail profilé surélevé.

Les aimants qui permettent la sustentation du véhicule allemand le font également avancer. A l'intérieur du rail profilé surélevé, au-dessus des électroaimants, se trouvent deux rangées de bobines électriques plates. Lorsque le courant passer par ces bobines, elles se transforment en une série de petits électroaimants. L'alternance du courant permet d'inverser la polarité des aimants qui passent successivement du positif au négatif, ce qui crée une onde magnétique qui se déplace tout le long de la voie en attirant les électroaimants du train. Les pôles nord des électroaimants du train se trouvent en effet attirés vers l'avant par les pôles sud placés devant eux dans le rail profilé. Plus la fréquence du courant alternatif est grande, plus l'onde (et par conséquent le train) est rapide. Le principe est le même que dans un moteur électrique ordinaire, une machine à laver par exemple, dans laquelle un induit rotatif magnétisé (rotor) est entouré de bobines électriques qui le font tourner quand le champ magnétique change. Le train est l'induit mobile (rotor); la partie circulaire ou induit fixe (stator) du moteur a été ramenée à une ligne droite. Cette disposition est celle d'un moteur synchrone linéaire dont le principe était connu depuis de nombreuses décennies mais qui n'a été mis à profit que récemment par des ingénieurs qui ont pensé l'appliquer à un système de transport pratique.

Étant donné que l'énergie qui entraine le «maglev» provient du courant dans les bobines du rail, le train ne doit pas transporter de carbutant ni de génératrice de courant. Il n'est chargé que des batteries destinées à la sustentation du train. Il en résulte que les «maglevs» sont légers, ce qui augmente l'efficience de l'énergie. Un chef de train se trouve à bord pour intervenir en cas d'urgence, mais la présence d'un ingénieur n'est pas nécessaire. Le train est dirigé à partir d'une cabine centrale de contrôle. Selon les ingénieurs allemands, les collisions entre trains voyageant sur une même voie sont peu probables, car le long d'une même section du rail profilé ils voyageront sur une onde créée à la même fréquence par le même courant électrique. Ils se déplaceront donc à la même vitesse et dans la même direction. A la fin du parcours, le train

maglev were to get ahead of its wave, north poles would start running into north poles in the guideway ahead of them, and magnetic repulsive forces would brake the train.

The newly built test track at Emsland is divided into quarter-mile segments, so that only the section carrying a train is energized. That saves energy as well as discouraging mischief. Says Budd engineer Herbert Van Sciver, "If you energized the entire length of track, trouble-makers would soon discover that they could throw a bolt up there and watch it zoom down the track at two hundred miles an hour."

In 1979 a prototype of the German train became the first maglev to carry passengers. Some 50,000 of them took a 60-mile-an-hour ride at a Hamburg transportation fair. The train that will be tested on the 20-mile Emsland track can also carry passengers. It resembles a jet aircraft fuselage and is wide enough to accommodate five seats across. Its riding qualities will be the envy of any airline. Says William Dickhart, a Budd engineer, "When I first rode a maglev I was expecting to have a sensation of being lifted up. There is no such sensation. You don't feel the rise and fall of the train. The only strange thing is that, because there's no vibration or noise, you have no sense of moving until you look out the window."

Could there be any unpleasant side effects of the powerful magnetic fields needed for maglev? Dickhart is reassuring. The watches and ballpoint pens of passengers on the Transrapid will not fly off and stick to the floor he says, nor will there be any other unusual manifestations, because the magnetic fields will be largely contained by the high-silicon transformer steel used in the magnets. Adds Van Sciver, "There's no more of a magnetic field around this train than around a refrigerator." The non-polluting and silent maglevs will also be sparing of the environment. Riding some twenty-five feet in the air (partly to make it harder for bolt-throwing thrill seekers), the trains will not block roads or the paths of migratory animals, or endanger passers-by—although they will carve up the scenery.

What could be better? Japanese National Railways (JNR) engineers think they may have the answer. They tout the same maglev advantages for their new MLU 001 under development at Kyushu. But they hope to achieve even higher speeds than their German counterparts, and this has led them to abandon the system of magnetic attraction used in the Transrapid. They

ralentira lorsque la fréquence du courant alternatif et la vitesse de l'onde progressive diminueront. S'il arrivait que le «maglev» dépasse l'onde, les pôles nord rencontreraient les pôles nord du rail profilé situés devant eux et les forces magnétiques de répulsion freineraient le train.

La voie d'essai nouvellement construite à Emsland est divisée en sections d'un quart de mille, afin que seule la section portant le train soit sous tension. Cela permet une économie d'énergie et décourage les tentatives de vandalisme. Selon un ingénieur de la Budd, Herbert Van Sciver: «Si l'on mettait sous tension la voie dans toute sa longueur, des vandales s'apercevraient vite qu'en jetant un boulon sur la voie ils le verraient filer comme un éclair à 200 milles à l'heure».

C'est en 1979 que le premier prototype allemand de train à sustentation magnétique transporta des voyageurs dans un parcours d'essai. Quelque 50 000 passagers montèrent à bord de ce train pour se rendre, à 60 milles à l'heure, à une exposition tenue à Hambourg. Le train qui sera mis à l'essai sur la voie d'Emsland, longue de 20 milles, pourra également transporter des voyageurs. Ce train a la forme fuselée d'un avion à réaction, il peut contenir cinq sièges dans sa largeur. Le confort offert à bord de ce train sera envié par toutes les compagnies aériennes. William Dickhart, ingénieur de la Budd, a déclaré: «Quand je suis monté pour la première fois dans un «maglev», je m'attendais à avoir l'impression d'être soulevé. Il n'est est rien. Les voyageurs ne ressentent rien lorsque le train se soulève ou se rabaisse. La seule impression étrange qu'ils ressentent est due au fait qu'aucune vibration ni aucun bruit n'accompagne le voyage et qu'on ne ressent aucune impression de mouvement jusqu'au moment où l'on regarde par la fenêtre».

Quels seraient les aspects négatifs de la présence des champs magnétiques puissants nécessaires au «maglev»? Dickhart nous rassure à ce sujet. «Les montres et les stylos à bille des passagers du Transrapid ne se mettront pas à voler ou à s'écraser sur le plancher, di-il, et l'on n'assistera à aucune manifestation étrange car les champs magnétiques seront en grande partie retenus par l'acier à forte teneur de silicone utilisé dans les aimants». Van Sciver ajoute: «Il n'existe pas plus de champ magnétique autour d'un tel train qu'autour d'un réfrigérateur». En outre, ces «maglevs» silencieux et non polluants ne feront pas de dégâts dans l'environnement. Ils rouleront à quelque 25 pieds au dessus du sol (pour diverses raisons et notamment pour décourager les jeteurs de boulons en quête d'émotions), ils ne bloqueront pas le trafic des routes ni le passage des animaux migrateurs, et ne mettront pas en danger les passants. Sans doute nuiront-ils quelque peu au paysage.

Que veut-on de mieux? Ce sont les ingénieurs des Chemins de fer japonais qui prétendent répondre à cette question. A leur avis, le nouveau MLU 001 qu'ils sont en train de mettre au point à Kyushu présente les mêmes avantages que le «maglev»; mais ils espèrent atteindre, avec leur appareil, des vitesses encore plus grandes que celles des trains allemands.

believe that the attractive system does not lift the train high enough off the track for safety at very high speeds. "Up to three hundred kilometers *190 miles* per hour, the attractive system is fine," says Yoshio Ishiguro, a JNR engineer. Beyond that he believes, there is too little space between train and guideway to correct for wind resistance, shifting gusts, and tunnel entrances and exits without hitting the guideway. In Japan there is also always the possibility that even small earthquakes will slightly distort the contours of the tracks.

Repelled by attraction, the Japanese were attracted to repulsion. That force is supplied by electromagnets along the bottom of the train that are bathed in liquid helium chilled to the temperature of minus 452 degrees Fahrenheit. At that temperature the magnets become superconducting, offering almost no resistance to electric current; once a current has started to flow around the coils it will keep going even after the power is disconnected. The result is a very powerful electromagnet.

The JNR track bed is paved with unmagnetized iron coils. When one of the supercooled electromagnets passes over, however, it induces a current and an accompanying magnetic field in the track coil. The induced field has the same polarity as the train's magnet and repels it, thus lifting the train; the faster the train magnet is moving, the stronger the repulsive field that is induced. Rubber wheels support the train until it is going fast enough for induction to take over, then retract under the carriage. The train is driven by supercooled magnets along its sides that react with electromagnet along the sides of the guideway to form a linear motor similar to the German propulsion system.

The key to the Japanese system is a miniature on-board refrigerator, or cryogenerator, that can maintain the liquid helium at minus 452 degrees while it circulates around the niobium-and-titanium magnets. JNR expects its compact cryogenic system to have many other applications, but has not applied for a patent on it. Why? The railroad does not want anyone else to learn the details of its technological triumph.

Japanese engineers have set as a goal an operating speed of about 300 miles an hour, which will enable businessmen to make the Tokyo-Osaka run in a little more than an hour. But travelers will have to exercise a few simple precautions. Ishiguro says that the magnetic fields at the floor of the coach, no more than about 200 gauss (the earth's magnetic field is about half a gauss), will not be harmful to people but could damage video tapes or other magnetic devices on the floor.

C'est dans ce but qu'ils ont renoncé au système d'attraction magnétique utilisé dans le Transrapid, car ce système ne soulève pas le train au dessus du rail à une hauteur suffisante pour que le voyage soit sécuritaire à de très grandes vitesses. «Jusqu'à 300 kilomètres à l'heure (190 milles), le système à attraction magnétique est parfait» dit Yoshio Ishuguro, ingénieur des Chemins de fer japonais». Au delà de cette vitesse, la hauteur entre le train et le rail profilé est insuffisante pour permettre la correction nécessaire (compte tenu de la résistance du vent, des rafales qui changent de direction, des entrées et sorties de tunnels) sans que le train heurte le rail profilé. En outre, il existe toujours au Japon un risque de perturbations sismiques susceptibles de déformer le contour des rails.

Se détournant de l'attraction, les Japonais se trouvent attirés par la répulsion. La force de répulsion est fournie par des électroaimants placés le long de la partie inférieure du train; ces électroaimants baignent dans de l'helium liquide refroidi à une température de -452 degrés Farenheit. A cette température, les aimants deviennent superconducteurs et n'offrent pratiquement pas de résistance au courant électrique. Une fois que le courant commence à passer autour des bobines, il continue de passer même après interruption de l'énergie. Il en résulte des électroaimants extrêmement puissants.

Les assises des rails des chemins de fer japonais sont pourvues de bobines de fer non magnétisées. Lorsque les électroaimants refroidis passent au dessus des voies, ils induisent un courant, ainsi qu'un champ magnétique, dans les bobines des rails. Le champ ainsi induit est de même polarité que les aimants du train, et repousse donc ces derniers, ce qui soulève le train. Plus le déplacement des aimants du train est rapide, plus fort est le champ de répulsion qui se trouve induit. Des roues de caoutchouc supportent le train jusqu'au moment où il atteint une vitesse suffisante pour que l'induction produise l'effet de sustentation; les roues se trouvent ensuite escamotées sous le véhicule. Le train est entraîné par des aimants refroidis placés le long de ses parois, qui réagissent avec les électroaimants placés le long du rail profilé, ce qui constitue un moteur linéaire similaire au système de propulsion allemand.

L'élément-clé du système japonais consiste dans un mini-réfrigérateur situé à bord du train (cryogénérateur) qui maintient à une température de -452 degrés l'helium liquide qui baigne les aimants de niobium-titanium. Les Chemins de fer japonais espèrent trouver de nombreuses autres applications pour ce système cryogène compact, mais ils n'ont pas encore demandé de brevet. Pourquoi? C'est que la compagnie ferroviaire ne veut pas dévoiler les détails de son triomphe technologique.

Les ingénieurs japonais se sont fixé comme objectif une vitesse fonctionnelle d'environ 300 milles à l'heure, qui permettrait aux hommes d'affaires de se rendre de Tokyo à Osaka en un peu moins d'une heure. Les voyageurs devront cependant prendre certaines précautions très simples. Ishiguro a déclaré que le champ magnétique au niveau du plancher des voitures—qui ne dépasserait pas environ 200 gauss (le champ magnétique terrestre est d'environ ½ gauss)—ne risque pas

JNR had once hoped to have a maglev train operating by 1985, but financial problems—the railroad lost $5 billion in 1980—have delayed the inauguration at least into the 1990s.

Another Japanese maglev project ran into technical problems and has recently been shelved. Japan Air Lines wanted to build a maglev train to ferry passengers from downtown Tokyo out to Narita Airport, a 40-mile trip that now takes hours by car because of heavy traffic. The airline version used attraction for levitation and a rocket motor for propulsion. But its death knell was probably sounded when a Japanese cabinet minister was stranded on it during a demonstration one day and had to be rescued by ladder.

In the United States, train time for maglev may still be a long way off. Under pressure from the railroad companies, the Department of Transportation cut out almost all financial support for maglev in 1975. "The railroads considered maglev pie in the sky," says a transportation official. The only maglev money now being provided by the federal government is going to the Boeing Aerospace Company, which is developing low-speed systems for urban transportation. Boeing program manager Clare Adriance emphasizes the low maintenance costs of maglev. Still, he says, "the major use for the automated railway in this country will be to transport people to the city from outlying communities. I think maglev may begin to replace subways and buses, although you'll still need subways in certain high-density areas."

Both Boeing and Budd agree that trips longer than a few hundred miles will always be cheaper by air than by maglev train. According to Sichert, that still leaves maglev with several potentially lucrative markets, such as the heavily traveled Washington-Boston northeast corridor, the Los Angeles to San Francisco run, or the Detroit to Chicago in the Midwest. The main obstacle is the enourmous cost of constructing a maglev system.

Sichert points out that the elevated guideways could be built down the median strips of interstate highways, which would be cheaper than buying rights-of-way, and he has not yet begun to fight. His attitude parallels that of one German engineer, who exclaimed as he flew down a test track on magnetic wings: "Maglev, not war!"

d'être dangereux pour les voyageurs mais pourrait endommager les cassettes vidéo ou autres appareils électromagnétiques placés sur le sol. Les Chemins de fer japonais avaient espéré pouvoir exploiter un train «maglev» vers 1985, mais des difficultés financières—la compagnie a subi une perte de 5 milliards de dollars en 1980—ont retardé l'inauguration de cette ligne ferroviaires, qui n'aura pas lieu avant le début des années 90.

Un autre projet japonais de «maglev» a suscité des problèmes techniques; il a été mis de côté récemment. La Japan Airlines voulait construire un train «maglev» pour conduire les passagers du centre de Tokyo jusqu'à l'aéroport de Narita, ce qui représente un trajet de 40 milles qui, à l'heure actuelle, peut nécessiter plusieurs heures en raison de l'intensité du trafic. Dans le modèle de train que la compagnie aérienne avait envisagé, la sustentation est réalisée par attraction tandis qu'un moteur à réaction assure la propulsion. Mais un événement a sonné le glas de ce modèle de train: un jour, lors d'une démonstration, un ministre du cabinet japonais se trouva pris dans le véhicule et on ne put l'en faire sortir qu'à l'aide d'une échelle.

Aux États-Unis, il est possible qu'on ne puisse voir apparaître le «maglev» avant longtemps. Cédant aux pressions des compagnies ferroviaires, le ministère des Transports a coupé en 1975 presque toute aide financière destinée au «maglev». «Les compagnies ferroviaires considéraient le «maglev» comme une utopie» a déclaré un représentant du ministère. Aujourd'hui, le seul financement destiné à ce genre d'appareil est fourni par le gouvernement fédéral à la Boeing Aerospace Company qui travaille à mettre au point des véhicules à petite vitesse destinés au transport urbain. Clare Adriance, gestionnaire du programme de la Boeing, souligne que les coûts d'entretien du «maglev» sont très bas. «Pourtant, dit-il, le chemin de fer automatisé sera principalement utilisé dans ce pays pour le transport de la population depuis les banlieues jusqu'au centre des villes. Je pense que le «maglev» pourra commencer à remplacer le métro et l'autobus, bien que le métro demeure une nécessité dans certaines localités très peuplées».

Les compagnies Boeing et Budd reconnaissent toutes deux que pour des distances supérieures à quelques centaines de milles le voyage par avion sera toujours moins coûteux que par train «maglev». Selon Sichert, le train «maglev» pourra toujours intéresser plusieurs marchés prometteurs, notamment sur le corridor du nord-est allant de Washington à Boston, sur la ligne de Los Angeles à San Francisco ou de Détroit à Chicago dans le Midwest. Mais le plus grand obstacle à la réalisation du projet réside dans les coûts énormes que la construction d'un système «maglev» entraînerait.

Sichert fait remarquer que les rails profilés surélevés pourraient être installés au-dessus de la bande médiane des autoroutes inter-États, ce qui serait beaucoup moins coûteux que l'achat de droits de passage; mais il n'a pas encore commencé à se battre pour faire accepter son projet. Son attitude est très semblable à celle d'un ingénieur allemand qui s'exclama, après un «vol» effectué sur une voie d'essai: «Le «maglev», pas la guerre!»

Bibliography

Auditor General Report of Canada. *Railway Transport-Passenger Serivces*. Fiscal year ended March 31, 1982, Section 13.5, pp 399-415.

Hubbard, Freeman, *North American Railoads*, New York, McGraw-Hill, 1981.

Overbye, Dennis, "Trains that Fly", *Discover*, February, 1982, pp. 26-33.

Science Council of Canada-Intercity Passenger Travel in Canada. *The Rail Mode*. Minister of Supply and services, 1982.

Senate of Canada-Standing Committee on Transport. *Interim Report on Passenger Rail Service*. July 1982.

Theroux, Paul, *Railways of the World*, New York, Marden Gordes Inc, 1977.

Bibliographie

Conseil des sciences-Canada—Transport interurbain des voyageurs au Canada—Les chemins de fer—Ministre des Approvisionnements et Services, 1982.

Hubbard, Freeman, *North American Railoads*, New York, McGraw-Hill, 1981.

Overbye, Dennis, "Trains that Fly", *Discover*, février 1982, p. 26 à 33.

Rapport du Vérificateur général du Canada, exercice financier terminée le 31 mars 1982, *Services Voyageurs des chemins de fer*, p. 433 à 436.

Sénat du Canada—Comité permanent des Transports et des Communications, *Rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs*, juillet 1982.

Theroux, Paul, *Railways of the World*, New York, Marden Gordes Inc. 1977.

APPENDIX "14-B"

March 29, 1984

The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario,
K1A 0A4

Dear Sir:—

Enclosed please find a brief to the Standing Committee on Transport and Communications.

We wish to express our gratitude for being given the opportunity to send this brief to your Committee.

If you require any further information, please do not hesitate to contact me.

Yours truly,

Vernon Richards
Developmental Officer

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

VIA RAIL CANADA INC.

March, 1984

INTRODUCTION

"The Policy, in keeping with the National Transportation Act, is to ensure the provision of safe, reasonable and equitable access to Transportation modes under Federal jurisdiction, and to ensure the barriers to travel, both physical and attitudinal experienced by disabled persons".[1]

The problems of transportation are not unique to Prince Edward Island or its citizens who have a disabling condition. This paper will attempt to outline our concerns on various aspects of Rail Transportation as it relates to our Province.

Up until this point in time the segment of our population who have disabling conditions have never been provided an equivalent opportunity for mobility as is available to other citizens. We all realize the problems associated with the mobility of the disabled are complex and varied. Therefore, a matrix of solutions must be considered to reflex this diversity.

It will be our intention to describe the problems as they presently exist. Following this we will present concrete, realistic recommendations for implementations.

[1] Policy on Transportation of Disabled Persons, Transportation Canada, 1983

APPENDICE «14-B»

Le 29 mars 1984

Le Greffier
Comité permanent des transports et
des communications
Sénat
Ottawa (Ont.)
K1A 0A4

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint un compte rendu destiné au Comité permanent des transports et des communications.

Nous désirons vous remercier pour cette occasion qui nous est donnée d'envoyer un rapport à votre comité.

N'hésitez pas à communiquer avec moi pour obtenir de plus amples renseignements.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Vernon Richards
Agent responsable du
développement

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

VIA RAIL CANADA INC.

Mars 1984

AVANT-PROPOS

«Conformément à la Loi nationale sur les transports, la politique sur le transport des handicapés a pour objet d'assurer aux handicapés l'accès aux modes de transport dont l'exploitation relève de l'administration fédérale, et ce dans des conditions sécuritaires, acceptables et justes, ainsi que d'aplanir les obstacles tant physiques que psychologiques auxquels ils se heurtent dans leurs déplacements».[1]

La population de l'Île-du-Prince-Édouard, et notamment les personnes handicapées, ne sont pas les seules à avoir des problèmes de transport. Le présent document vise à mettre en lumière les préoccupations que suscitent chez nous divers aspects du transport ferroviaire à l'Île-du-Prince-Édouard.

Jusqu'à maintenant, les personnes handicapées n'ont jamais pu bénéficier d'une aussi grande mobilité que le reste de la population de notre province. Nous avons tous pleinement conscience du fait que les problèmes de mobilité des handicapés sont nombreux et complexes. Il faut donc étudier un large éventail de solutions en réponse à ces multiples problèmes.

Notre propos sera ici de décrire les problèmes des handicapés tels qu'ils se posent actuellement. Nous formulerons ensuite des recommandations réalistes et concrètes quant à l'application de mesures correctrices.

[1] Transports Canada, 1983.

BACKGROUND

Rail Transportation has been a major link with the mainland for many years. Up until a few years ago a person wishing to travel to other parts of our Country could do so by train.

Now, however, it is necessary for a person to be transported by bus from Charlottetown and/or Summerside to Moncton, New Brunswick, where they will meet the train.

This can be most inconvenient for a physically disabled person. At present a non-mobile disabled person must be physically lifted on to the bus and placed in a seat. His or her wheelchair is then placed underneath with the luggage. This can be degrading to the disabled person as well as dangerous to them and the person(s) lifting them.

Likewise the rail terminals are not designed and laid out with the disabled passenger in mind. When a person reaches the train in Moncton he must again be lifted on board. This time, however, the person is lifted on board in the wheelchair. Again, there is a great danger in this to the disabled person and to the person(s) doing the lifting.

There is often problems with width of wheelchairs when going aboard trains. The person should not be left in his/her wheelchair in the aisle of the coach as this will be an inconvenience to other passengers.

In the case of other disabled persons who use crutches canes, walkers, etc. there is a need for adequate steps and handrails for their use. A person with balance difficulties cannot manipulate stairs without support.

There are definite improvements needed in the area of rail transportation in our Province.

Recommendations

The Prince Edward Island Council of the Disabled puts forward for your consideration the following recommendations.

General:

(1) Rail Transportation for disabled persons must be recognized as a transportation issue and not a Welfare or Social issue. As recently amended, the Canadian Human Rights Act, prohibits discrimination against disabled persons in the provision of goods and services, including transportation. Transportation services provided at the federal level are subsidized by general tax revenue. While persons who are physically disabled contribute to this tax revenue, they do not receive the full benefits of rail transportation.

(2) That every effort be made by VIA Rail to improve access to rail travel for passengers with special needs. This is in line with VIA Rail's implementation of its five-year Special Needs Program.

(3) That safety should be the prime concern when designing and remodelling vehicles and buildings in relation to rail transportation. In conjunction with this there must be provision made to provide training for staff to overcome negative

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Le transport ferroviaire assure une liaison essentielle entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent depuis de nombreuses années. Il y a quelques années encore, une personne qui voulait se rendre dans d'autres régions du Canada pouvait le faire par le train.

Aujourd'hui, cependant, il faut prendre l'autobus de Charlottetown ou de Summerside et se rendre à la gare de Moncton, au Nouveau-Brunswick.

Cela peut poser de graves difficultés aux handicapés. A l'heure actuelle, une personne handicapée qui ne peut se déplacer seule doit être hissée à bord de l'autobus et installée sur un siège par quelqu'un d'autre. Son fauteuil roulant est ensuite placé sous le véhicule avec les bagages. Un tel traitement peut être humiliant pour l'handicapé en plus d'être dangereux pour lui et pour les personnes qui s'en occupent.

Les gares ferroviaires ne sont, pas plus que les autobus, conçues ni aménagées pour répondre aux besoins des handicapés. Une fois rendu à la gare de Moncton, l'handicapé doit être hissé dans le train, cette fois sans être obligé de quitter son fauteuil roulant. Cela, répétons-le, peut être très dangereux tant pour l'handicapé que pour les personnes qui s'en occupent.

Souvent, il est difficile de faire entrer un voyageur en fauteuil roulant dans un wagon à cause de la largeur de sa chaise. De plus, l'handicapé ne peut rester dans son fauteuil au milieu d'une allée, car il risquerait de gêner les mouvements des autres passagers.

Quant aux handicapés munis de béquilles, de cannes, de prothèses, etc., il leur faut des marches et des mains courantes adaptées à leurs besoins. Une personne qui a du mal à garder son équilibre ne peut se déplacer sans aide dans les escaliers.

De toute évidence, des améliorations devront être apportées dans le domaine du transport ferroviaire dans notre province.

Recommandations

Le Conseil des handicapés de l'Île-du-Prince-Édouard soumet les recommandations suivantes à votre attention.

Points généraux

1. Le service ferroviaire aux handicapés doit être considéré comme une question relevant du domaine des transports et non de l'assistance sociale ou du secteur social en général. Dans sa nouvelle version, la Loi canadienne sur les droits de la personne interdit la discrimination à l'égard des hanndicapés dans la prestation des services, y compris le transport. Les services de transport fournis à l'échelle fédérale sont subventionnés à même les recettes fiscales. Bien qu'ils paient des impôts, les handicapés ne bénéficient pas pleinement des avantages du transport ferroviaire.

2. VIA Rail ne ménagera aucun effort pour faciliter aux handicapés l'accès au transport ferroviaire. Cette recommandation est conforme au programme quinquennal relatif aux besoins spéciaux de VIA Rail.

3. La conception et la modernisation des véhicules et des immeubles affectés au transport ferroviaire doivent être dictées avant tout par des impératifs de sécurité. De plus, il faut prendre des mesures afin d'assurer la formation du personnel

attitudes and develop effective techniques for providing assistance to disabled travellers.

Specific:

(1) VIA Rial interprovincial buses used between Charlottetown and Moncton, New Brunswick, should be equipped with wheelchair lifts to enable disabled persons travelling in a wheelchair to be placed on board the bus with dignity and in a safe manner.

(2) There should be adequate and proper identification signs installed for the benefit of all disabled travellers including the seeing impaired (braille) and train announcements for the hearing impaired.

(3) There should be wheelchairs available at all terminals for the use of disabled persons.

(4) There should be handrails on both sides of all stairways and ramps to at least one entrance to the terminal.

(5) There should be reserved parking areas for the convenience of the disabled at all terminals; this should be as close to the terminal entrance as possible. With the implementation of the identification stickers in most areas to identify vehicles driven by the disabled, these reserved parking areas can be policed.

(6) The ticket counters and baggage lockers must be at a height that is accessible to the disabled person.

(7) It is recommended that a train based lift mechanism for the boarding and detraining of wheelchair passengers be available. The basis for this recommendation is safety for all concerned. Platform lifts could be an interim measure.

(8) It is recommended that there be adequate provision for wheelchair storage on board trains and buses. This will be a safety factor and a cost factor for the disabled person in that a wheelchair could be damaged should it not be stored in a proper place. It is also dangerous for wheelchairs to be stored in the aisles fo the passenger trains.

(9) There should be at least one washroom fully accessible to the disabled traveller on each train. This washroom should be equipped with grab bars, non slip surfaces, wide doorways and easy open doors.

(10) There should be trained personnel on both vehicles and terminals to respond to the needs of the disabled. One person on each shift should be available to the disabled traveller. This will greatly improve customer services.

SUMMARY

In preparing this brief on behalf of the Prince Edward Island Council of the Disabled and its members, we are not asking for special privileges or concessions.

We are simply asking VIA Rail Canada Inc. to provide a transportation system that we can utilize and thus be able to travel with dignity, comfort, safety, and in a menner afforded the general public.

As we mentioned in our introduction, federal transportation services are subsidized by general tax revenue. Disabled per-

et, ainsi, combattre les attitudes négatives et mettre au point des méthodes efficaces pour venir en aide aux handicapés.

Points particuliers

1. Les autobus de VIA Rail assurant le transport interprovincial entre Charlottetown, à l'île-du-Prince-Édouard, et Moncton, au Nouveau-Brunswick, devront être pourvus de chariots élévateurs pour que les handicapés en fauteuil roulant pu issent être hissés à bord des autobus en toute sécurité et sans que cela porte atteinte à leur dignité.

2. On fera poser des pancartes destinées expressément aux handicapés, et on prévoira notamment l'installation d'écriteaux en braille pour les handicapés visuels et la diffusion de messages à l'intention des malentendants.

3. On équipera toutes les gares de fauteuils roulants à l'intention des handicapés.

4. On fera poser des mains courantes des deux côtés des escaliers et des rampes dans au moins une entrée de la gare.

5. On aménagera des stationnements à l'usage exclusif des handicapés dans toutes les gares, et le plus près possible de l'entrée. On peut exercer une surveillance dans ces stationnements en utilisant des vignettes dans la plupart des endroits afin de marquer les véhicules appartenant à des voyageurs handicapés.

6. Les guichets et les armoires de sûreté devraient se trouver à une hauteur accessible aux handicapés.

7. Les trains devraient être pourvus d'un mécanisme permettant de hisser les fauteuils roulants à bord des wagons et de les en sortir. Cette mesure vise à assurer la sécurité de tous les voyageurs. On pourra utiliser provisoirement des plates-formes.

8. On prévoira de l'espace pour entreposer les fauteuils roulants dans les trains et les autobus. Cette mesure vise à assurer la sécurité des handicapés et à éviter que leur fauteuil ne soit remisé dans un endroit inapproprié et endommagé à cause de cela. De plus, il est dangereux de laisser des fauteuils roulants dans les allées des trains de voyageurs.

9. Il faudra dans chaque train au moins une toilette pour handicapés. L'entrée en sera large et les portes, faciles à ouvrir. Dans ces toilettes, il y aura en outre des montants d'appui et des revêtements de sol bien choisis pour éviter les chutes.

10. A bord des trains et dans les gares, des personnes compétentes seront au service des handicapés. On prévoira une personne par équipe. Cette mesure accroîtra grandement la qualité du service.

RÉSUMÉ

Nous avons soumis ce rapport au nom du Conseil des handicapés de l'Île-du-Prince-Édouard et de ses membres dans le but non pas d'obtenir des privilèges ou des concessions, mais simplement de demander à VIA Rail Canada Inc. de nous fournir un service dont nous pourrons bénéficier et qui nous permettra de voyager en tout confort et en toute sécurité sans avoir à subir des traitements humiliants, et ce au même titre que le reste de la population.

Comme nous l'avons mentionné dans notre avant-propos, les services de transport fédéraux sont subventionnés à même les

sons must receive their full benefits of a system to which they are supporters.

We would like to see organizations of and for disabled consulted whenever changes in services for them are being contemplated by VIA Rail.

While we fully realize that many changes have already taken place as part of VIA Rail's five year Special Needs Program, there is still a need for continued improvements in rail service for the disabled traveller.

impôts des contribuables. Les handicapés doivent donc bénéficier pleinement d'un service qu'ils contribuent à financer.

Nous aimerions que les organisations d'handicapés et les organismes qui s'occupent de ces personnes soient consultés chaque fois que VIA Rail envisage d'apporter à ses services des changements qui les touchent.

Nous nous rendons bien compte que beaucoup de changements ont déjà été apportés dans le cadre du programme quinquennal de VIA Rail, mais il est nécessaire de poursuivre l'amélioration du service aux handicapés.

APPENDIX "14-C"

Elizabeth Robichaud
Box 269, Arichat, N.S.

March 26, 1984

The Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario K1A 0A4

Dear Sirs;

We recently returned from a return trip to Guelph, Ont. from Port Hawkesbury. I was the attendant for my husband who is wheelchair bound. On the outbound trip we encountered no problems as to the carry-ons, changing trains, etc.; in fact we were met at all stops by courteous and most helpful Via personnel, especially along the corridor leading to our bedroom, which did not accommodate a wheelchair, we were assisted graciously and above all wth dignity toward my helpless husband.

It was on the return trip starting at Guelph, Ont. that I wish to express our extreme consternation and embarrassment over the treatment by the train conductor on our boarding. We arrived at the Guelph station one-half hour in advance of the 10:58 A.M. scheduled time on March 14. The lady at the ticket window was notified we were there and we were waiting on platform for the train which arrived one-half hour late. All the passengers were boarding and we were left wondering what to do. My son, who was there to help, approached the conductor and asked where and how we boarded. After the conductor's exasperated tirade, blaming the system for not being notified of a wheelchair passenger, my son lost his temper, asking him if he were "blind as well as stupid" since we were so obviously there. All the while, my husband, unable to speak well after his stroke, is being subjected to this senseless argument over the conductor's reluctance to board us on the train which is ready to leave. We did board with my son's and my help with son stepping off the train as it was moving, leaving my husband still seated in the wheelchair in the corridor.

We appreciate the fact that an attendant is able to travel free with a disabled person and realize that it takes time for renovations to be made in a system geared for fully functional able-bodied people. However, attitudes towards the disabled can be brought about in an easier time frame than physical structures. Hopefully, one bad apple can be sorted out from the barrel in time to save the rest.

Yours sincerely,

Elizabeth Robichaud

APPENDICE «14-C»

Elizabeth Robichaud
Boîte 269, Arichat, N.-E.

26 mars 1984

Le greffier
Comité permanent des
transports et communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Messieurs,

Nous sommes revenus récemment d'un voyage à Port Hawkesbury, en passant par Guelph, Ontario. J'accompagnais mon mari qui est cloué à un fauteuil roulant. Nous n'avons eu aucun problème à l'aller en ce qui concerne les bagages à main, les changements de train, etc.; en fait, le personnel de VIA Rail fut des plus courtois et utile à tous les arrêts, particulièrement le long du couloir menant à notre chambre à coucher; ce couloir n'était pas aménagé pour permettre le passage d'un fauteuil roulant; on nous a aidés avec amabilité et surtout, avec considération pour mon mari impotent.

Je désire toutefois exprimer notre extrême consternation et notre embarras en ce qui concerne la façon dont nous a traités le chef de train au moment où nous nous apprêtions à monter à bord à Guelph, Ontario, lors du retour. Nous sommes arrivés à la gare de Guelph une demi-heure avant le départ prévu pour 10 h 58; c'était le 14 mars. La préposée aux billets fut avisée de notre arrivée, et nous attendions sur le quai le train qui arriva avec une demi-heure de retard. Tous les voyageurs montaient à bord et nous nous demandions que faire. Mon fils, qui était là pour nous donner un coup de main, s'est approché du conducteur et lui a demandé par quelle entrée et de quelle façon nous allions monter à bord. Après avoir entendu la diatribe exaspérée du chef de train, qui blâmait le système de ne pas l'avoir avisé qu'un voyageur en fauteuil roulant devait monter à bord, mon fils perdit son calme, et lui demanda s'il était «aussi aveugle que stupide», puisque nous étions bel et bien là, en face de lui. Pendant tout ce temps, mon mari, incapable de s'exprimer correctement depuis son attaque, dut subir cette discussion absurde à cause de la réticence du chef de train à nous faire monter à bord du train qui s'apprêtait à partir. Nous sommes finalement montés avec l'aide de mon fils et la mienne; mon fils dut descendre du train car il était déjà en marche, laissant mon mari dans le couloir, assis dans le fauteuil roulant.

Nous apprécions le fait qu'une personne handicapée ainsi que celle qui l'accompagneaient le privilège de voyager gratuitement, et nous comprenons qu'il faut du temps pour adapter un système, conçu pour des gens en pleine possession de tous leurs moyens, à des personnes handicapées. Toutefois, l'attitude des gens envers les handicapés peut se changer plus rapidement que les structures physiques. Espérons qu'il soit possible d'éliminer à temps un fruit gâté afin de préserver les autres.

Bien à vous,

Elizabeth Robichaud

APPENDIX "14-D"

296 Centre Street, Apt. 3,
Pembroke, Ontario. K8A. 1H9
March 24th, 1984.

The Senate Standing Committee on
Transport and Communications
Ottawa, Ontario.
KLA. 0A4.

Re: VIA Rail Canada Inc.

Gentlemen:

This submission is in response to your advertisement in the Ottawa Citizen March 17th issue re VIA Rail passenger service. In March 1976 the Railway Transport Commission inserted an ad. in an Ottawa Newspaper in which it invited the public to submit suggestions in respect to how the annual deficits, which then amounted to between 35 and 50 million dollars per year in the operation of the CP and CN passengers trains which the Federal Government was obligated to pay the railways. In my reply I stated that there was a duplication of passenger service between Montreal and Sudbury after having noted on a trip to Montreal on the CN supercontinental that there were only ten persons in a day coach that seated about 60 or 80 and I suggested operation costs in this area could be reduced if the CN supercontinental was transferred to the Toronto-Sudbury run and cancel the CP passenger train which operated there then. I suggested that six or seven coaches could be added to the CP Canadian to accommodate the additional passengers between Montreal and Sudbury.

My suggestion was accepted and in a few months the increase in the number of passengers in the combined train, which then was VIA Rail, that it was necessary to increase the number of coaches to fourteen and it became more popular as time went by and two years later a news iten in an Ottawa newspaper by VIA Rail stated there had been an increase of 42 per cent in the number of passengers. The train passed through Pembroke in midafternoon both ways as it had for 65 or more years. Then in October 1979 for some unknown reason the schedule was changed and the train passed through the Ottawa Valley and Pembroke both ways at night and the number of passengers picked up and dropped off here and at the other stations were very few and since they did not see the train nor received no answer when they phoned the station as the agent was on night duty and many people who preferred the train were obliged to use the buses. Then about a year later for some unknown reason the schedule was again changed and the Canadian was routed from Montreal via Toronto to Sudbury and instead of leaving Montreal about 9:30 or ten in the morning it left at 4:30 P.M. and passengers from the maritimes were obliged to remain and wait in Montreal for about nine hours. Moreover the distance from Montreal to Sudbury via Toronto is about 165 miles longer than via the Ottawa Valley or 330 miles both ways and a Dayliner from Ottawa replaced the Canadian and the Dayliner does not make connections with the Canadian at Sudbury and operates three

APPENDICE «14-D»

296 Centre Street, Apt. 3
Pembroke, Ontario
K8A 1H9
le 24 mars 1984

Le Comité sénatorial permanent
des transports et des
communications
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Objet: VIA Rail Canada Inc

Messieurs,

Je vous envoie ce mémoire en réponse à l'annonce que vous avez fait paraître dans le Citizen d'Ottawa du 17 mars au sujet du service de passagers de VIA Rail. En mars 1976, la Commission du transport ferroviaire a passé une annonce dans un journal d'Ottawa pour inviter le public à soumettre ses idées sur la façon de réduire les déficits enregistrés par les services de passagers du CN et du CP, représentant alors entre 35 et 50 millions de dollars par an, que la Fédéral était obligé de payer. J'ai déclaré dans ma réponse qu'il y avait un chevauchement des services de passagers entre Montréal et Sudbury, après avoir remarqué à l'occasion d'un voyage à Montréal par le supercontinental du CN qu'il n'y avait que dix passagers dans un wagon de jour pouvant en accueillir entre 60 et 80, et j'ai indiqué qu'on pourrait diminuer les frais d'exploitation en transférant le supercontinental sur la ligne Toronto-Sudbury, et en supprimant le train de passagers du CP alors en service sur cette ligne. J'ai dit qu'on pourrait ajouter dix ou sept wagons au Canadien du CP afin d'accueillir le supplément de voyageurs entre Montréal et Sudbury.

Mon idée a été acceptée et, en quelques mois, le nombre des passagers du train combiné, alors de VIA Rail, a tellement augmenté qu'il a fallu porter le nombre des wagons à quatorze. La popularité du train a grandi avec le temps et, deux années après, une information de VIA Rail dans un journal d'Ottawa annonçait que le nombre des usagers s'était accru de 42 p. 100 Le train passait alors à Pembroke en milieu d'après-midi dans les deux sens, comme depuis 65 ans ou plus. Puis en octobre 1979, pour une raison inconnue, on a changé l'horaire et le train est passé dans la vallée de l'Outaouais et à Pembroke de nuit dans les deux sens. Et le nombre des passagers embarqués et débarqués à cet endroit et aux autres gares est devenu très faible. Ne voyant pas le train ou n'obtenant pas de réponse quand ils appelaient la gare où le préposé était de service la nuit, beaucoup de gens préférant le chemin de fer se sont vus obligés de prendre l'autobus. Puis environ un an après, là encore pour une raison inconnue, on a à nouveau modifié l'horaire et fait passer le Canadien Montréal-Sudbury par Toronto. Il a quitté Montréal non plus à 9 h 30 ou 10 h du matin, mais à 4 h 30 de l'après-midi, et les passagers en provenance des Maritimes ont eu environ neuf heures à attendre à Montréal. Qui plus est, le trajet Montréal-Sudbury est plus long d'environ 165 milles par Toronto que par la vallée de l'Outaouais, ou de 330 milles pour l'aller et retour, et un Dayliner à partir d'Ottawa a remplacé le Canadien. Le Dayliner n'assure pas de correspondance avec le Canadien à Sud-

days a week each and runs late nearly every day. There are so few passengers use it that some days it does not even stop.

When I made my first trip to Vancouver in 1957 there were three operating from Montreal to Vancouver and I had to make reservation two months in advance for a sleeper. The present schedule requires passengers to spend four nights on the train at extra cost and about 85 hours time whereas for many years it was only three nights and the time 72 hours. I have written many letters to VIA Rail, the Hon. Lloyd Axworthy etc and you could obtain copies from them on behalf of people who like trains for long distance trips and now since the two LRC trains are now on the Montreal-Windsor runs it should be possible to transfer the Canadian to the Ottawa Valley run but for the best service the 1979 time table should be used. The Capreol-Winnipeg train could shuttle daily between Toronto and Sudbury and connect with the Canadian if run through the Ottawa Valley. The service provided by the Dayliner is not satisfactory. I trust that this matter will be given the positive suggestions noted above. Yours Truly. A. C. Russell

APPENDIX

As stated in the attached letter there are very few people using the Dayliner, operating between Ottawa and Sudbury with no connection at Sudbury with the Canadian which now runs between Montreal and Sudbury via Toronto daily and the Dayliner westbound Monday, Wednesday and Friday and eastbound the other three days and most of the days late as much as one hour from Ottawa and nearly two hours late from Sudbury people never know when to expect its arrival and therefore use the buses. Its quite a contract when compared with the Canadian that was very seldom more than a few minutes late even coming from Vancouver and the number of passengers who entrained and detrained from both the east and west bound averaged about 15 from each train at Pembroke which would total more than 400 from Ottawa to Sudbury including North Bay and th eother three town between Pembroke and Ottawa. The Canadian attracted teenagers as well as older people and passengers from both east and west found the Ottawa Valley senery very attactive with farm fields on one side and the Ottawa river and the Laurentian mountains on the other side. This is also the opinion of tourists using cars.

However as stated the Canadian should leave Montreal in the morning to enjoy the attractions mentioned and arrive at Sudbury in the evening and for the next four to five hundred miles there is nothing but rocks, trees and water so when there is nothing to see passengers can retire and enjoy their nights sleep. However in order for the Canadian to pass through the Ottawa Valley it should follow the 1979 time table, which was used for many years and leaves Montreal in the morning after the arrival of the train from the Maritimes as it did when on my return home from a tour of the eastern provinces some years ago. I have heard people say and also read in the Ottawa newspaper that people prefer to travel through the Ottawa Valley from Montreal and Ottawa rather than VIA Toronto which is about 165 miles longer and not as convenient.

bury, est en service trois jours par semaine dans chaque sens et accuse presque toujours du retard. Il y a si peu de gens qui le prennent que certains jours il n'arrête même pas.

Quand j'ai fait mon premier voyage à Vancouver en 1957, il y avait trois trains en service entre Montréal et Vancouver, et j'ai dû faire une réservation deux mois à l'avance pour avoir une couchette. L'horaire actuel impose aux passagers de passer quatre nuits dans le train, à un coût additionnel, et le voyage prend environ 85 heures; il y a de nombreuses années, ce n'était que trois nuits et 72 heures de train. J'ai écrit beaucoup de lettres à VIA Rail, l'honorable Axworthy, etc (dont vous pourriez obtenir des copies) au nom des gens qui aiment voyager en train sur de longues distances. Maintenant que les deux L.R.C. sont en service sur la ligne Montréal-Windsor, on devrait pouvoir transférer le Canadien sur la ligne de la vallée de l'Outaouais mais, pour offrir le meilleur service possible, il faudrait utiliser l'horaire de 1979. Le train Capréol-Winnipeg pourrait assurer quotidiennement une navette entre Toronto et Sudbury, et une correspondance avec le Canadien s'il fait la ligne de la vallée de l'Outaouais. Le service offert par le Dayliner n'est pas satisfaisant. J'espère que les idées constructives exposées ci-dessus seront appliquées au problème. Votre dévoué A. C. Russell.

ANNEXE

Comme je l'ai dit dans la lettre ci-jointe, fort peu de gens prennent le Dayliner en service entre Ottawa et Sudbury, qui n'assure pas de correspondance à Sudbury avec le Canadien faisant quotidiennement le trajet Montréal-Sudbury par Toronto. Le Dayliner fait le voyage en direction de l'Ouest les lundis, mercredis, et vendredis, et en direction de l'Est les trois autres jours, et il est la plupart du temps en retard, parfois d'une heure à partir d'Ottawa et de près de deux heures à partir de Sudbury. Les gens ne savent jamais quand l'attendre et prennent donc l'autobus. On est loin du Canadien qui avait très rarement plus de quelques minutes de retard même quand il arrivait de Vancouver, et de l'époque où chaque train voyait monter et descendre en moyenne 15 passagers dans les deux sens à Pembroke, ou plus de 400 entre Ottawa et Sudbury, y compris à North Bay et dans les trois autres localités entre Pembroke et Ottawa. Le Canadien attirait aussi bien des adolescents que des gens plus âgés, et les passagers venant à la fois de l'Est et de l'Ouest appréciaient beaucoup le paysage de la vallée de l'Outaouais, avec les champs de fermes d'un côté, la rivière de l'Outaouais et les monts des Laurentides de l'autre. C'est aussi l'opinion des touristes voyageant en voiture.

Toutefois, comme je l'ai dit, le Canadien devrait quitter Montréal le matin pour que les passagers puissent profiter des agréments mentionnés, et arriver à Sudbury le soir. Au cours des quatre ou cinq cent milles suivants, il n'y a rien d'autre à voir que des arbres, des rochers et de l'eau, et les passagers peuvent donc se coucher pour avoir une bonne nuit de sommeil. Mais, pour passer par la vallée de l'Outaouais, le Canadien devrait suivre l'horaire de 1979, longtemps utilisé, et quitter Montréal le matin après l'arrivée du train des Maritimes, comme il y a quelques années quand je suis retourné à Vancouver à l'issue d'une visite des provinces de l'est. D'après ce que j'ai entendu, et lu dans le journal d'Ottawa, les gens préfèrent passer par la vallée de l'Outaouais plutôt que par Toronto, pour aller de Montréal à Ottawa car, dans le

The cost should not be any greater since the Canadian would replace a train between Montreal and Ottawa and these coaches could be added to the Bonaventure instead of the Canadian as now which leaves Montreal at 4:30 PM and terminates at Toronto at about 10:00 p.m. Train number seven which now operates three days a week each between Sudbury-Capreol and Winnipeg should also leave Capreol in the evening could also operate as a daily between Toronto and Sudbury to connect with the Canadian if it operated through the Ottawa Valley from Montreal, and instead of terminating at Winnipeg this number seven train should continue on the CN line through Melville, Saskatoon to connect with the train which leaves Edmonton for Jasper and the Prince Rupert line. By running the train from Winnipeg through Melville etc there would be no reason to operate one from Winnipeg Via Regina to Saskatoon. Buses could take care of any passengers travelling between Regina-Saskatoon. A former Pembroke man who farmed near Melville and moved there after retiring has told me on his visit to Pembroke that many complaints are heard on account of no train running through Melville, as formerly.

I trust that with this added information a decision can be made more easily to see the importance of the Canadian operating through the Ottawa Valley which is actually the main line from Montreal through the west to Vanvouver. Thanking you in anticipation, I am,

Yours very truly,

A. C. Russell.

deuxième cas, l'itinéraire s'allonge d'environ 165 milles et n'est pas aussi commode.

Les coûts ne devraient pas être plus importants vu que le Canadien remplacerait un train entre Montréal et Ottawa et que l'on pourrait ajouter ces wagons au Bonaventure à la place du Canadien qui quitte actuellement Montréal à 16 h 30 et atteint Toronto aux alentours de 22 h. Le train numéro sept, qui fait trois jours par semaine la ligne Sudbury-Capréol-Winnipeg, devrait également quitter Capréol le soir; il pourrait faire un service quotidien entre Toronto et Sudbury pour assurer une correspondance avec le Canadien s'il fait la ligne de la vallée de l'Outaouais à partir de Montréal. Et au lieu de s'arrêter à Winnipeg, le train numéro sept devrait continuer sur la ligne Melville-Saskatoon du CN pour assurer une correspondance avec le train qui quitte Edmonton à destination de Jasper et la ligne de Prince-Rupert. Si on fait continuer le train de Winnipeg à Melville, etc, on n'aurait plus de raison d'en faire fonctionner un de Winnipeg à Saskatoon par Regina. Les autobus pourraient assurer le transport entre Regina et Saskatoon. Un ancien habitant de Pembroke parti s'installer, après son départ à la retraite, dans la région de Melville où il pratiquait l'agriculture m'a dit, lors d'une visite à Pembroke, que beaucoup de gens se plaignaient du fait que le train ne passe plus à Melville, comme avant.

J'espère que ces renseignements supplémentaires faciliteront la décision en montrant l'importance de faire passer le Canadien par la vallée de l'Outaouais, qui représente actuellement la principale ligne partant de Montréal à destination de l'Ouest et de Vancouver. Je vous remercie d'avance.

Votre très dévoué

A. C. Russell

APPENDIX "14-E"

April 6, 1984

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transportation
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Re: Bus companies seeking curbs on V.I.A. marketing strategies.

Dear Mr. Axworthy:

As Transportation Chairman of an area served by one bus company and one ferry corporation only, I deal with a monopoly situation every day. With solid competition I feel that public transportation would be far superior than it is now.

For example; the bus companies price according to route rather than per kilometer. The Kamloops to Vancouver run is in competition with V.I.A. However the route between Cranbrook and Calgary is the same distance but without the competition charge of 20 per cent more. The only competition on the Kamloops to Vancouver route from V.I.A. occur on round trip 20 per cent off fares. This is looked upon by the public as good marketing to attract people to use the service.

The bus association cries that V.I.A.'s subsidy is needed to offset reduced fees. However the buses are subsidized as well. The Provincial Ministry of Highways, for the use of the roads, charge a small fee per liter of fuel in some provinces. Places like Alberta charge no road tax. It is almost impossible to assess all the breaks the bus companies receive.

V.I.A. as a Crown Corporation has an obligation to do the best marketing job possible so they may offset losses caused by routes that cannot make money.

Will we find the Canadian Motor Coach Association launching an attack against the airlines preditory marketing strategies next? Where will it stop?

Yours truly,

J. Shaske
Transportation Chairman

JS/sg

c.c. The Honourable A. Fraser, Canadian Transport Commission, Senate Committee Office of Transportation and House of Commons Committee on Transportation.

APPENDICE «14-E»

Le 6 avril 1984

L'honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Objet: Compagnies d'autocar cherchant à mettre un frein aux stratégies de commercialisation de VIA.

Monsieur,

A titre de président des Transports d'une région desservie par une seule compagnie d'autocar et une seule société ferroviaire, je dois faire face tout les jours à une situation de monopole. Une saine concurrence permettrait, à mon avis, d'offrir un service de transport public de beaucoup supérieur.

Le tarif des compagnies d'autocar est, par exemple, fondé sur le parcours plutôt que d'après les kilomètres. Le parcours Kamloops-Vancouver fait concurrence à VIA. Pour le trajet entre Cranbrook et Calgary cependant, la distance est la même, mais sans les frais de concurrence de 20 p. 100 de plus. La société VIA n'est concurrentielle entre Kamloops et Vancouver que sur les prix de 20 p. 100 de moins sur les voyages aller-retour, ce que le public estime être une bonne pratique de commercialisation, qui incite à utiliser ce service.

L'association des autocars décrie les subventions accordées à VIA pour compenser les tarifs réduits. Mais les autocars sont aussi subventionnés. Dans certaines provinces, le ministère de la Voirie impose, pour l'utilisation des routes, des frais minimes par litre d'essence. Dans d'autres, comme en Alberta, aucune taxe routière n'est exigée. Il est presque impossible d'évaluer toutes les brèches laissées aux compagnies d'autocar.

A titre de société de la Couronne, VIA a l'obligation d'assurer la meilleure commercialisation possible pour compenser les pertes issues des parcours non rentables.

La prochaine fois, verrons-nous l'Association canadienne de l'autocar lancer une attaque contre les stratégies de commercialisation rapaces des compagnies d'aviation? Où cela s'arrêtera-t-il?

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président des Transports,
J. Shaske

JS/sg

c.c. L'honorable A. Fraser, Commission canadienne des transports, Bureau du Comité des transports du Sénat et Comité des transports de la Chambre des communes.

APPENDIX "14-F"

March 29th, 1984

The Clerk,
Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A4

Honourable Léopold Langlois, Chairman.

Dear Sirs,

We appreciate the public invitation to bring to the attention of the Committee a condition prevailing under management of Via Rail Canada Inc.

Firstly, it is important that you be aware that we are a travel agent enjoying an appointment from Via Rail Canada Inc. to represent them as a sales agent and to issue for them travel tickets for which we receive commission. This is to some degree places us in the category of an employee working under a special set of rules and renumeration clearly defined in a signed contract.

At the same time, when we represent Via Rail, we also represent the travellers who are our mutual clients. In this dual representation, we are subject to the responsibilities of liability to both parties in regards to any error, omission or misjudgement.

We submit for your consideration a condition imposed by Via Rail on us as agent and/or on our clients which in our opinion should be examined as to its legality and fair business practice. We have on many occasions expounded our objections to the Via Management the condition on behalf of ourselves and also our Clients and have always met with resistance and denial of relief.

The Subject: The Via Rail ticket consists of: A. Issuing office coupon; B. Coupon 1; C. Coupon 2; D. Coupon 3; E. Coupon 4; F. Receipt. The above ticket packet is identified by a ticket number and coupons 1, 2, 3 and 4 provide the itinerary and transportation passage plus the fare therefore. The issuing office coupon A is for accounting records and the receipt copy "F" is merely a receipt and a record for and on behalf of the ticket purchaser. On the reverse side of the receipt "F", under Clause No. 4 states as follows: "The receipt must not be detached from the ticket. The ticket will not be honoured or refunded or credited if the receipt is missing." It is our view that the receipt is the property of the purchaser and should have nothing to do with the carrier after its issue. In fact, transportation is performed without the presence of the receipt and we have tested this condition on at least ten different occasions by removing the receipt from the ticket prior to travel and the conductor never questions its absence and allowed travel in accordance with coupon B, C, D and E.

Of course we understand that it would be practically impossible for the conductor to check the receipt on every ticket presented. This fact confirms the disregard of the rule by the Via

APPENDICE «14-F»

Comité permanent des
transports et des
communications
Le Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Monsieur Léopold Langlois, président

Messieurs,

C'est avec plaisir que nous répondons à votre invitation publique en soumettant à l'attention de votre comité une pratique courante dans la gestion de Via Rail Canada Inc.

Il est important de vous rappeler, dès le départ, que nous sommes une agence de voyage mandatée par Via Rail Canada Inc. pour la représenter auprès des voyageurs en vendant et en émettant des billets en son nom contre une commission. Nous nous trouvons donc placés, en quelque sorte, dans la situation d'un employé avec des conditions particulières de travail et de rémunération clairement définies par contrat.

Mais, du même coup, nous représentons aussi les voyageurs dont nous partageons la clientèle avec Via Rail: nous nous trouvons donc responsables à l'égard des deux parties pour ce que nous pourrions faire de répréhensible.

Nous désirons porter à votre attention une condition imposée par Via soit à nous ses agents ou à ses clients, ou aux deux, et qui, à notre avis, mériterait un sérieux examen pour en justifier la légalité et la conformité à de justes pratiques commerciales. C'est en vain, quant à nous, que nous avons, à maintes reprises, fait part de nos objections à la Direction de Via Rail tant en notre nom personnel qu'au nom de nos clients, nous nous sommes toujours heurtés à un refus catégorique.

Voici donc ce qu'il en est: le billet de Via Rail est émis en six copies, soit la copie A à l'usage du bureau émetteur, les copies B-C-D-E et la copie F qui est un reçu. Chaque livret porte son numéro d'identification; les copies 1, 2, 3, 4 indiquent l'itinéraire du voyageur, le service auquel il a droit et, évidemment, le tarif. Quant à la sixième copie, F, elle est un simple reçu que le client peut garder pour ses dossiers. Au verso de cette copie F, à l'article 4, on peut lire ceci: «Ce reçu fait partie du billet. Via se réserve donc le droit de considérer le dit billet comme nul et non avenu s'il n'est pas accompagné de ce reçu au moment de sa présentation à un représentant de la compagnie.»

Nous croyons que le reçu est la propriété de l'acheteur et ne devrait en aucune façon concerner la compagnie après son émission. En fait, le billet est honoré quand il s'agit de prendre le train, même s'il n'est pas accompagné de son reçu. C'est ce que nous avons eu l'occasion de vérifier au moins en dix occasions différentes où nous avions pris soin de détacher le reçu avant de présenter le billet au contrôleur qui a accepté le voyageur muni des coupons B-C-D-E sans poser de questions.

Évidemment, nous comprenons très bien qu'il eut été difficile pour le contrôleur de vérifier la présence du reçu pour chaque billet qu'on lui présente. Nous avons donc la confirma-

Management as well as the futility of the rule. Further, we observe that it would be impractical for the conductor to deny passage in the absence of the receipt and furthermore, it is our view that denial of passage on presentation of the travel coupons B, C, D and E upon presentation without the receipt "F" for whatever reason would expose Via to a liability including damages.

Likewise, if the ticket coupons B, C, D and E or any portion thereof is presented for refund without the receipt portion, it is our view that Via could not maintain its position of refusal under normal liability law which incidentally, they have refused in all such cases.

Via takes the position that the conditions on the reverse side of receipt "F" forms part of the contract for transportation and that furthermore, the thirteen clauses thereon appear to have been approved by the transportation commission and therefore in their view is a legal condition. We of course take the position that if the Department of Transport has approved the condition then they have not applied appropriate consideration to the consequences. It may also be that since they may have not received objection to the application at time of filling, they were duly accepted.

As agent, we have issued many thousands of tickets and as a matter of fact we are one of Via's largest agents in the City of Montreal, notwithstanding when clients have returned tickets for credit without the presence of the receipt due to its unavailability for whatever reason Via has refused to honour a refund and thus exposed the traveller to the loss of the value of the ticket and went further identify the submitted tickets as void arbitrarily which prevented the traveller from using such tickets on some other occasion. This situation we judge to be abuse to the travelling public and a very definite rip off.

On several such instances, our clients demanded and took recourse against us for such irresponsibility. We on the other hand have accepted the loss of the ticket value on behalf of our client in order to maintain our goodwill, notwithstanding the bad will of the Via policy.

For your further information, may I point out that airline tickets are similar in issue to the Via tickets, and consist of a void copy for the purposes of the traveller as a receipt or accounting record and it is not required to be present at the time of travel nor is it required with the application for refund. Their policy is right and just.

It is difficult to understand why Via Rail acts contrary to the trend, vis-à-vis the airline policy by taking such an arbitrary view which includes as they have stated desire to protect the income tax division by demanding the receipt copy so that traveller might not use same as an expense receipt if in fact he did not travel. This we believe to be beyond normal and judicial status.

It is our view that Via's position could not be maintained before the courts which we believe has never been tested for the reason that the monetary value is rather insufficient to warrant a legal expense, and so Via continues with their policy without interruption.

We pray that your Committee will investigate these allegations and adjudicate a fair condition for refunds to unused

tion que la Direction de Via ne tient pas plus à cette prescription et qu'en outre, celle-ci est sans importance. Nous croyons même qu'il eut été risqué pour le contrôleur de refuser un voyageur muni des parties B-C-D-E de son billet mais sans son reçu, car un tel refus, selon nous, pourrait exposer Via à des poursuites en dommages-intérêts.

De même, nous croyons qu'en vertu des lois actuelles de la responsabilité civile, Via n'a pas le droit d'agir comme elle le fait en refusant de rembourser des billets auxquels il manque la partie F.

La compagnie maintient, pour sa part, que sa position est légale étant donné que les 13 conditions apparaissant au verson du reçu F font partie intégrante du contrat de transport tel qu'il a été approuvé par la Commission des transports. Évidemment, nous soutenons, quant à nous, que si la Commission des transports a approuvé ces conditions, c'est qu'elle n'en a pas mesuré toutes les implications pratiques d'un part, et que d'autre part, n'ayant jamais été contestées par le voyageur au moment de remplir son billet, on en conclut qu'elles ont été dûment acceptées.

En tant qu'agent de voyage, et, en fait, l'un des plus importants représentants de Via dans la ville de Montréal, nous avons émis des milliers de billets en dépit de cette attitude de la compagnie. En effet, quand il arrive qu'un client nous retourne un billet qui, pour une raison ou une autre, n'est pas accompagné de son reçu, Via refuse le remboursement exposant ainsi le client à perdre la valeur de son billet; elle pousse même l'arbitraire jusqu'à annuler le billet, privant ainsi le client du droit de s'en servir en une autre occasion. Nous estimons que Via commet là un abus flagrant et un vrai vol du public voyageur.

En plusieurs occasions semblables, des clients ont pris des recours contre nous pour se faire rembourser, et nous avons dû assumer la perte de la valeur du billet pour prouver notre bonne volonté à nous devant l'intransigeance de Via.

En outre, puis-je vous rappeler que les billets d'avion sont imprimés d'après le même principe que ceux de Via et comportent une copie nulle et sans valeur pour les dossiers du voyageur. Cette copie servant de reçu n'est nullement exigée par les compagnies aériennes pour un remboursement. Cette politique est juste et équitable.

Nous n'arrivons pas à comprendre pourquoi Via Rail adopte ainsi une politique contraire à celle des compagnies aériennes en agissant de façon si arbitraire. Il paraît qu'ils veulent aider la division de l'impôt en exigeant le reçu pour éviter qu'il soit indûment utilisé comme frais de déplacement. Nous croyons qu'un tel comportement est tout-à-fait anormal et contraire au droit.

Nous sommes convaincus que la position de Via ne peut pas être défendue en cour, mais elle n'a jamais été juridiquement contestée parce qu'en fait, le montant en cause ne justifie pas les frais d'une action judiciaire. Et pendant ce temps, Via continue d'appliquer sa politique en toute impunité.

Nous prions votre comité de faire enquête sur ce point et de trouver à l'avenir, une condition équitable pour le rembourse-

travel tickets for the future, and as a matter of fact establish a retro-activity in the interest of goodwill for the past.

May I add a further observation that if you return merchandise to a store keeper for credit, they may rightfully require a receipt of purchase of the merchandise, one to prove the value paid and secondly that the merchandise was in fact purchased from their store. However, in the case of travel tickets, they are a prepaid voucher representing a service or a refund if the services have not been utilized.

We have endeavoured to present these views consicely and our submission is without malice notwithstanding the financial losses experienced, and hopefully your Committee will find the solution in the interest of all concerned.

Respectfully submitted,

Columbus Travel Agency Canada Ltd.
Harry Smith
Chairman.

HS:ecc

ment des billets non utilisés, condition qui pourrait même être rétroactive pour prouver notre bonne foi dans le passé.

Nous permettez-vous une dernière remarque? Quand on retourne une marchandise contre remboursement au magasin, celui-ci peut, à bon droit, exiger une preuve d'achat pour s'assurer du montant qui a été payé, d'une part, et voir si la marchandise a bel et bien été achetée chez eux, d'autre part. Cette politique ne saurait s'appliquer, cependant, dans le cas des billets de transport qui sont des bons payés d'avance contre un service qui doit être fourni ou un remboursement en cas de non utilisation.

Nous avons essayé de vous présenter ces vues de façon bien concise, et notre rapport se veut sans méchanceté en dépit des pertes financières que nous avons subies. Nous espérons fermement que votre comité trouvera une solution à ce problème dans l'intérêt de toutes les parties concernées.

Bien respectueusement:

Agence de Voyage Columbus
Harry Smith, président.

APPENDIX "14-G"

THE CORPORATION
OF THE CITY
OF CAMBRIDGE

Community Services Department
P.O. Box 669
Cambridge, Ontario N1R 5W8 March 30th, 1984
Telephone: (519) 623-1340 File: T-55-1

The Clerk,
Standing Committee of
Transport and Communications,
The Senate, Ottawa,
The Honourable Léopold Langlois,
Chairman,
K1A 0A4

Dear Sir:

On behalf of the Corporation of the City of Cambridge, Passenger Rail Committee, I have enclosed "City of Cambridge Passenger Rail Submission".

The document details the plight of the City of Cambridge, and our efforts over the years to emphasize our unique and yet frustrating endeavours to have passenger train service reinstated to our City.

Although the document requires updating, which we will forward very shortly to yourself, please accept the submission on behalf of the City of Cambridge.

The City has endeavoured to emphasize our situation to various bodies over the years, and we sincerely feel that the Standing Committee on Transport and Communication will review our submission in a positive manner.

Thank you for your attention to our situation, and also to what we feel is a reasonable request.

Yours truly,

Gary N. Stockford,
Director of Operations.

GNS/jc

APPENDICE «14-G»

THE CORPORATION
OF THE CITY
OF CAMBRIDGE

Community Services Department
PO. Box 669
Cambridge, Ontario, N1R 5W8 Le 30 mars 1984
Telephone: (519) 623-1340 Dossier: T-55-1

Le Greffier
Le Comité permanent des Transports et
des Communications
Le Sénat, Ottawa
L'Honorable Léopold Langlois
Président
K1A 0A4

Cher monsieur,

Au nom du comité Passager Rail de la Corporation de la Ville de Cambridge, j'inclus la «Soumission Passager Rail de la Ville de Cambridge».

Le document expose en détail des difficultés de la Ville de Cambridge et nos efforts au cours des années pour souligner nos tentatives exceptionnelles et cependant frustrantes pour faire rétablir un service de trains voyageurs dans notre Ville.

Quoique le document ait besoin d'une mise à jour qui vous sera envoyée bientôt, voudriez-vous accepter cette soumission de la part de la Ville de Cambridge.

La Ville a tenté de souligner notre situation à différents groupes au cours des années et nous croyons sincèrement que le Comité permanent des Transports et des Communications examinera notre soumission d'une façon positive.

Nous vous remercions de votre attention à notre situation et aussi à ce que nous croyons être une demande raisonnable.

Votre tout dévoué,

Le Directeur des Opérations
Gary N. Stockford

APPENDIX "14-H"

March 22, 1984

Mr. John W. Stopforth
619-10 Ave., N.E.
Calgary, Alberta
T2E 0X9

The Clerk,
Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Re: STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Dear Sir;

I am grateful for this opportunity to present my observations, personal experiences, and suggestions for improvement of Via Rail Canada.

The most urgently needed improvement is the replacement of the inadequate steam heating system on Via Rail's "Canadian" passenger cars. In December of 1982, my wife, my children, and myself travelled from Calgary to Toronto on the Canadian and on to Ottawa with the L.R.C. train. Even with the fairly mild temperatures that winter, the heat on the Canadian was either too hot or too cold. A rush program to rebuild the passenger cars with electric heat must be instigated.

Once the heating problem has been corrected, timetables must be shortened. There are far too many stops along the route where nothing seems to happen. A common question I heard from passengers on the L.R.C. and the Canadian was, "Why are we stopping here?". The train stopped twenty minutes in Medicine Hat where no one got off or on, twenty-five minutes in Portage la Prairie, where the train stopped five minutes when it entered town, fifteen minutes at the station, and ten minutes on the outskirts of town Waiting to cross onto C.P.R. tracks. The same procedure took place in Smiths Falls, Ontario with the L.R.C.. Surely with computers and satellite communications the C.P.R. must have had plenty of warning the train was coming. With the delays on the L.R.C. between Brockville and Ottawa, the train took five hours to reach Ottawa from Toronto. The next day my sister took three hours to travel from Toronto to Ottawa by bus. To remedy these interrruptions a law leving heavy fines on the railway companies for unwarranted delays must be enacted with empahsis on the railway companies to prove justification.

On the Canadian, we had a scheduled stopover of three hours in Winnipeg which we were told was to change the crew, and to inspect or remedy problems with the heating system. The train from Paris to Lyon, France takes two hours nonstop from city to city. A person could take a train to Lyon from Paris and be half way back, while the "Canadian" was idling in Winnipeg. Another explanation I've heard for the three hour stop in Winnipeg was to allow people to visit the city. I wonder what the reaction of passengers on Air Canada would

APPENDICE «14-H»

Le 22 mars 1984

M. John W. Stopforth
619-10 Ave., N.E.
Calgary, Alberta
T2E 0X9

Le greffier
Comité permanent des transports et
des communications
Sénat
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Objet: COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Monsieur,

Je suis reconnaissant de pouvoir exposer mes observations, mes expériences et mes suggestions en vue de l'amélioration du service de Via Rail Canada.

L'amélioration la plus urgente est de remplacer le système de chauffage à vapeur des voitures de passagers du «Canadien» de Via Rail, qui est inadéquat. En décembre 1982, ma femme, mes enfants et moi avons voyagé de Calgary à Toronto par le Canadien, puis jusqu'à Ottawa par le L.R.C. Malgré le temps relativement doux de cet hiver-là, la température était soit trop chaude soit trop froide dans le Canadien. Il faut lancer un programme d'urgence pour reconstruire les voitures de passagers avec un chauffage électrique.

Après avoir corrigé le problème de chauffage, il faut raccourcir les horaires. Il y a bien trop d'arrêts en chemin où il ne semble rien se passer. Une question que j'ai souvent entendu poser dans le L.R.C. et le Canadien était «Pourquoi on s'arrête ici?». Le train a fait un arrêt de vingt minutes à Medicine Hat, où personne n'est ni monté ni descendu, et de vingt-cinq minutes à Portage-La-Prairie, où le train a stoppé cinq minutes en entrant en ville, quinze minutes à la gare, et dix minutes au sortir de la ville avant de s'engager sur les voies du Canadien Pacifique. La même chose s'est reproduite à Smiths Falls, en Ontario, avec le L.R.C. Grâce aux ordinateurs et aux communications par satellite, le C.P. devait sûrement être prévenu amplement à l'avance de l'arrivée du train. Avec les retards accusés entre Brockville et Ottawa, le L.R.C. a mis cinq heures pour faire le trajet Toronto-Ottawa. Le lendemain, il a fallu trois heures à ma sœur pour faire le même voyage en autobus. De manière à remédier à de telles interruptions, il faut introduire une loi qui impose aux compagnies de chemin de fer de lourdes amendes pour les retards injustifiés, en leur laissant le soin de fournir des justifications.

Avec le Canadien, un arrêt de trois heures était prévu à Winnipeg pour, nous a-t-on dit, changer d'équipe et inspecter, ou corriger, les problèmes de chauffage. Le train Paris-Lyon met deux heures pour faire le trajet, sans arrêts. On aurait eu le temps d'aller de Paris à Lyon et de faire la moitié du trajet de retour pendant que le «Canadien» séjournait en gare de Winnipeg. J'ai également entendu dire que si le train s'arrêtait trois heures à Winnipeg, c'était pour permettre aux gens de visiter la ville. Je me demande quelle serait la réaction des

be to a three hour stop in Winnipeg? I believe anyone who wants to enjoy the sights can get off the train and continue on the next day.

Once the heating and scheduling problems are rectified a much more expensive project must be tackled. The improvement of the rail beds and the elimination of level crossings.

While riding the Canadian, I sometimes wondered how it stayed on the tracks as it jumped and jostled along the road with particularly rough sections between Sudbury and Toronto, and between Brockville and Smiths Falls. In contrast between Medicine Hat and Calgary the ride was incredibly smooth, our train and coaches built in the 1950's clipping along at near 90 miles an hour with hardly a bump or lurch. The rails on this section had been replaced with continuous steel and new ballasting added not more than two years previously. A train I took across France in November of 1983 also had coaches dating from the late 1950's and the ride was smoother than any airplane I've taken!

Level crossings of course are infamous, trains and cars don't mix. The rail line between Calgary and Edmonton is particularly bad, hardly a year goes by without someone getting killed at a level crossing. While riding the Canadian between Medicine Hat and Calgary as the train clipped along, I felt the brakes being applied on two different occasions; and I watched in horror from the dome car window as a car zipped across the tracks.

I am surprised so little has been done to eliminate level crossings and to rebuild rail lines. With the high rate of unemployment, construction of bridges and rail lines would provide needed employment for Canadians using Canadian material while falling under Federal jurisdiction.

The most ambitious and most costly project for passenger rail lines is the electrification of the trains and lines. A prime candidate that would serve as a pilot project is the line from Montreal to Quebec City. The province of Quebec has abundant surplus power at a low rate and the tunnel under Mount Royal has no exhaust system for diesel locomotives. The tunnel could provide a quicker entrance to Montreal. Also, I understand the line between Montreal and Quebec City needs major reconstruction, electrification should take place the same time as the line is rebuilt. The economics of electrification are soon to be given a test with Canada's first major electrical line on B.C. rail's line to the northeast coal project. I read with interest, it is calculated to save energy costs by 50 per cent and maintenance costs by 60 per cent.

Other minor improvements include trolley carts for passengers to move their baggage, and more adequate baggage storage on the L.R.C. trains. Perhaps a system similar to buses, a luggage rack underneath. Money should be allocated for research on different types of roadbeds just as provinces research new road surfaces. Via Rail should study the possibility of adding coaches on longer trains with entertainment

passagers d'Air Canada s'ils faisaient trois heures d'escale à Winnipeg? Je pense que les gens qui veulent faire du tourisme pourraient descendre du train et poursuivre le voyage le lendemain.

Après avoir corrigé les problèmes de chauffage et d'horaire, il faut s'attaquer à un projet beaucoup plus coûteux: l'amélioration des fondations de la voie et l'élimination des passages à niveau.

Pendant le voyage dans le Canadien, je me suis parfois demandé comment il restait sur les rails alors qu'il cognait et tressautait sur des tronçons particulièrement cahoteux entre Sudbury et Toronto, et Brockville et Smiths Falls. Entre Medecine Hat et Calgary, par contre, le voyage fut d'une incroyable douceur, notre train et ses wagons construits dans les années 1950 filant à près de 90 milles à l'heure sans pratiquement un chaos ou un écart. Les rails de ce tronçon avaient été remplacés par des rails continus en acier pas plus de deux ans auparavant, et un nouveau ballast ajouté. Un train que j'ai pris pour traverser la France en novembre 1983 avait aussi des wagons datant de la fin des années 1950, et le voyage fut plus confortable que dans tous les avions que j'ai pris!

Les passages à niveau sont bien sûr tristement célèbres; autos et trains ne font pas bon ménage. La ligne de chemin de fer entre Calgary et Edmonton est particulièrement dangereuse: il ne se passe pratiquement pas d'année où quelqu'un ne se fait pas tuer à un passage à niveau. Durant le voyage dans le Canadien entre Medicine Hat et Calgary, j'ai senti à deux reprises le train freiner en pleine marche, et j'ai vu avec horreur du wagon panoramique une voiture traverser en vitesse la voie.

je suis surpris qu'on ait fait si peu de choses pour éliminer les passages à niveau et rénover les lignes de chemin de fer. Avec le chômage important régnant actuellement, la construction de ponts et de voies ferrées assurerait des emplois indispensables, tout en utilisant des matériaux canadiens et en relevant du Fédéral.

Le projet le plus ambitieux et le plus coûteux pour le service ferroviaire des passagers est l'électrification des trains et des lignes. Une ligne toute indiquée pour servir de projet-pilote est celle de Montréal à Québec. Le Québec possède d'abondantes réserves d'électricité bon marché et le tunnel sous le Mont Royal n'est pas pourvu de système pour l'évacuation des gaz de locomotives diesel. Ce tunnel pourrait donner un accès plus rapide à Montréal. De plus, il paraît que la ligne Montréal-Québec a besoin d'être sérieusement rénovée. Dans ce cas, l'électrification devrait intervenir en même temps que les rénovations. L'électrification va bientôt passer au banc d'essai quand on inaugurera la première grande ligne électrique du Canada sur la ligne ferroviaire de la C.-B. desservant le projet charbonnier du nord-est. J'ai lu avec intérêt que le coût de l'énergie devrait se trouver réduit de 50 p. 100, celui de l'entretien de 60 p. 100.

Comme autres améliorations mineures, il y aurait mettre des chariots à bagages à la disposition des passagers, et leur offrir un moyen plus convenable d'entreposer les bagages dans les L.R.C. On pourrait peut-être adopter le même système que dans les autobus, un compartiment à bagages en dessous. Il faudrait financer des recherches sur divers types de fondations ferroviaires, à l'instar de celles des provinces sur les nouveaux

facilities such as; movie rooms, or video game rooms. Most people enjoy the train because of the freedom of movement the train affords. The L.R.C. I travelled on reminded me too much of an airplane, crowded with no where to go except to the toilet. The airplane type reading lights were out of order, the main lights had to be left on in the middle of the night, and attendants blocked the aisle selling refreshments.

In summary, Canada has neglected its passenger service for two decades, while other countries have made vast improvements in their systems. Canadian governments have spent billions of dollars on new airports and new highways construction, but comparatively small amounts on passenger trains. It's time we got moving, we have a lot of catching up to do! The train is more efficient over short and medium distances than airplanes, and safer than the family car. The passenger train is the transportation system of the future.

Yours truly,

John Stopforth

JWS/phs

revêtements routiers. Via Rail devrait envisager d'ajouter aux plus longs trains des wagons de divertissement, avec par exemple une salle de cinéma ou une salle de jeux vidéo. La majorité des gens apprécient le train à cause de la liberté de mouvement qu'il laisse. Le L.R.C. que j'ai pris m'a cependant trop rappelé l'avion où les gens sont entassés et n'ont nul part où aller en dehors des toilettes. Les lampes de lecture de type avion ne marchaient pas, les lumières principales ont dû être laissées allumées au milieu de la nuit, et les préposés bloquaient l'allée en vendant les rafraîchissements.

En résumé, le Canada a négligé son service de passagers durant deux décennies, pendant que d'autres pays amélioraient considérablement leurs réseaux. Les gouvernements canadiens ont dépensé des milliards de dollars pour de nouveaux aéroports et de nouvelles routes, mais des sommes relativement faibles pour les trains de passagers. Il est temps de passer à l'action, nous avons beaucoup de retard à rattrapper! Le train est un moyen de transport plus efficace que l'avion sur les courtes et moyennes distances et plus sûr que l'auto familiale. Le train de passagers est le système de transports de l'avenir.

Votre dévoué

John Stopforth

APPENDIX "14-I"

Cap-Rouge, March 29, 1984

Clerk
Standing Committee on
Transport and Communications
Senate of Canada
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A4

Dear sir or madam:

Because of the short time available to me, this brief will be very superficial but will nevertheless contain essential points.

In our era of rapid technological change, this brief will call upon applied computer science and electrical energy with good prospects for aluminum manufacturers. My solution would reduce our dependency on oil imports and generate many jobs, two benefits which should not be overlooked in these times.

I should also mention that those who venture into this new field would acquire experience with a valuable export potential.

The challenge is great but the year 2000 is rapidly approaching. To consider a ten or fifteen-year period for the completion of a major project on a national scale should not be a problem.

FOREWORD

What do users of mass transportation expect from it?

Ideally, users of mass transportation expect:

- to have it at their front door if not in their garage
- to be able to bring baggage with them
- to avoid waiting
- to be as comfortable as possible
- to reach their destination with as few transfers as possible
- to minimize risk
- to reach their destination as fast as possible
- to pay as little as possible.

In the North-American context, we must take into account:

- the great distances to be covered
- the low density of the population to be served
- the weather conditions
- the attraction of personal transportation.

APPENDICE «14-I»

Cap-Rouge, ce 29 mars 1984

Comité permanent des transports
et des communications
Le Sénat
OTTAWA, (Ontario)
K1A 0A4

Madame le Greffier,
Monsieur le Greffier,

Compte tenu du très faible délai disponible pour la rédaction, ce mémoire est malheureusement très superficiel; cependant, l'essentiel y est.

Nous sommes en pleine évolution technologique. Ce mémoire fait appel largement à l'informatique appliquée et à l'énergie électrique, cela pourrait être un bon débouché pour les nombreuses usines qui fabriquent de l'aluminium. On doit noter une diminution de notre dépendance vis-à-vis des importations de pétrole.

Elle est génératrice de beaucoup de travail et donc génératrice de nombreux emplois. Par les temps qui courent, cela n'est pas à négliger.

Sans compter que ceux et celles qui s'engagent dans une voie nouvelle vont y acquérir une expérience qui pourrait être ultérieurement exportée.

Le défi est de taille, mais l'horizon 2 000 n'a jamais été aussi proche de nous. A l'échelle d'un pays, dix ou quinze ans pour réaliser un projet d'envergure ne doit pas poser de problèmes.

PROLOGUE

Qu'est-ce que les usagers d'un transport en commun attendent de ce dernier?

Essayons de répondre à cette question de façon idéale. L'usager d'un transport en commun s'attend à:

- l'avoir devant sa porte, et pourquoi pas dans son garage,
- pouvoir emporter avec lui ce qu'il a besoin comme bagages,
- ne pas avoir à l'attendre,
- être aussi confortablement installé que possible,
- se rendre à destination avec le moins de changements possible,
- courir le moins de risques possible,
- arriver le plus vite possible,
- débourser le moins possible.

Nous sommes dans un contexte nord-américain et il ne faut pas perdre de vue:

- les grands espaces à desservir,
- la faible densité de la population à desservir,
- les conditions climatiques,
- l'attrait du transport individuel.

In view of present conditions, rail transportation, as it exists in North America, does not seem to satisfy the requirements listed above.

We must therefore reevaluate the situation and try to forget the present concept of rail service. The question is: "How can we improve rail passenger service and win back those who have switched to the automobile, the bus and the airplane?"

PROPOSED SOLUTION

Undeniably, the automobile dominates passenger transportation in North America. In many respects, it is and still continue to be the most favoured option. However, it does have its drawbacks:

- high consumption of nonrenewable energy
- high consumption of imported energy
- high cost of road maintenance
- high cost of highway construction
- source of physical and mental fatigue
- cause of many accidents with a high cost to the public
- other negative factors could easily be listed.

Cars cannot be placed on airplanes or busses but they can be placed on railroad cars. The marriage of the automobile and the railroad has promise and deserves further development.

This concept is not new. It is already being used in many countries. However, it has only been applied to a very limited number of routes and with rigid schedules (mostly night trains).

This mode of transportation should be made more flexible to enable users to leave at any time, from anywhere and for any destination.

SPECIFIC SOLUTION

We could have a railcar made up of a passenger section at one end and a freight section at the other.

Power would be drawn by an electrical trolley from an overhead power line. The railcars would be driven by an electric motor located under the floor.

Vehicles would be loaded from the side. Several versions are possible:

- space for a private car and perhaps a trailer
- space for two private cars and perhaps their trailers
- space for a heavy trailer truck
- space for two heavy trailer trucks (Piggyback)
- space for one or two containers.

A la lumière de la réalité présente, il ne semble pas que le transport ferroviaire, tel qu'il est organisé en Amérique du Nord, satisfasse les conditions préalablement énumérées.

Il faut donc réévaluer la situation et essayer d'oublier le concept actuel. La vraie question est: «Comment faut-il transformer le transport ferroviaire pour aller rechercher ceux qui l'ont abandonné et qui utilisent maintenant une voiture, l'autobus ou l'avion?».

TENTATIVE DE SOLUTION

Il est indéniable que dans le contexte nord-américain, la voiture a su s'imposer. A de nombreux points de vue, elle est et restera imbattable; cependant, elle n'est pas sans inconvénients que l'on reconnaît plus ou moins. Voici une liste afin de visualiser ces inconvénients:

- grande consommatrice d'énergie non renouvelable,
- grande consommatrice d'énergie importée,
- coûts élevés pour l'entretien du réseau routier,
- coûts élevés pour le développement du réseau routier,
- c'est une source de fatigue physique et nerveuse,
- c'est la cause de nombreux accidents qui coûtent cher à la collectivité,
- en s'en donnant la peine, il y aurait moyen d'allonger facilement cette liste.

On ne peut pas mettre une voiture dans un avion (à grande échelle). Il en est de même pour l'autobus. Le mariage entre la voiture et le chemin de fer est un mariage prometteur et qui mérite d'être développé.

Il n'y a rien de nouveau dans cette proposition. Cela est déjà en opération dans plusieurs pays. Mais cette solution n'est appliquée que sur certaines relations très limitées en nombre et avec des horaires rigides; ce sont surtout des trains de nuit.

Il faudrait assouplir cette solution, afin de pouvoir partir à n'importe quel moment, de n'importe quel endroit pour aller n'importe où.

PRESENTATION SUCCINCTE DE LA SOLUTION

Nous aurions à notre disposition un wagon dont une des extrémités ressemblerait à un wagon de voyageurs et l'autre moitié à un wagon de marchandises.

L'alimentation se ferait par l'intermédiaire d'un pantographe et d'une caténaire. L'entraînement se ferait par un moteur électrique placé sous le plancher du wagon.

Le chargement du véhicule routier se ferait latéralement. Plusieurs versions pourraient être envisagées:

- espace pour une voiture de tourisme et une éventuelle remorque,
- espace pour deux voitures de tourisme et éventuellement leurs remorques,
- espace pour un poids lourd,
- espace pour deux poids lourds (Piggyback),
- espace pour un ou deux containeur(s).

The two-vehicle concept is contemplated for energy savings and reduction of rail traffic inherent in this approach.

For the same reasons, these railcars should be coupled to permit the operation of a block system.

EVALUATION OF PROPOSED SOLUTION

The businessman would have time to gather up what he needs for his trip. He could even drive by his office to pick up any important papers he might have forgotten. He would then drive to the nearest station, stop at the gate, pay for his ticket and drive his own car onto the railcar waiting along the boarding platform. A railway employee would secure his vehicle while he walks over to the other part of the railcar where he could sit comfortably to read, work, eat or simply prepare mentally for his upcoming meeting.

If another vehicle arrives in say five minutes, it could be loaded onto the same railcar. If several railcars are ready within a few minutes (e.g. five minutes), they could be run in a block system.

Arriving at his destination, the businessman would go back to his car, drive it off himself, leave the station and use the road network to keep his appointment, fresh and alert.

A family leaving on holidays would have plenty of time to pack suitcases, load the family car and perhaps even hook up a trailer. Then, the same scenario, as just decribed, would take place.

A similar scenario could apply to the transportation of goods in various sizes of containers.

Theoretically, this solution seems to meet all the objectives. The only constraints are the requirement to drive to the nearest station and to choose the station nearest to the destination. A slight waiting period of five minutes would be tolerable.

Summary of Key Phases

—First, the feasibility of self-propelled railcars should be studied in order to determine their unit cost and consumption of electrical energy; their operation should be automated.

—Then, potential demand should be determined by selecting a route between two large cities and recording all complete and partial trips by mode of transportation used.

—Minor improvements should be considered for the route selected.

—The electric companies should study the cost of energy required.

—The aluminum companies should determine the cost of production of the overhead power line.

—The cost of using copper for the overhead power line should also be examined.

Les solutions à deux véhicules sont envisagées pour des économies d'énergie et pour diminuer l'ampleur du trafic ferroviaire qui résulte d'une telle approche.

Pour les mêmes raisons, ces wagons devraient pouvoir être attelés entre eux afin de pouvoir constituer des «trains blocks».

VÉRIFICATION DE LA SOLUTION PROPOSÉE

L'homme d'affaires a tout le temps devant lui pour rassembler ce qu'il aura besoin durant son voyage. Il peut même passer à son bureau s'il a oublié quelques documents importants. Ensuite, il se rend à la gare la plus proche, s'arrête au guichet, paye son trajet ferroviaire et conduit lui-même sa voiture sur le wagon qui attend le long du quai d'embarquement. Un employé des chemins de fer immobilise son véhicule pendant qu'il se rend dans l'autre partie du wagon où il peut s'installer confortablement pour lire, travailler, prendre un repas ou tout simplement se préparer mentalement à la réunion qui l'attend.

Si un autre véhicule arrive dans un délai de l'ordre de quelques minutes (cinq par exemple), il pourrait embarquer sur le même wagon. Si plusieurs wagons sont prêts à l'intérieur d'un délai de l'ordre de quelques minutes (cinq par exemple), ils pourraient constituer un «train block».

Une fois qu'il est arrivé à destination, il rejoint son véhicule, le descend lui-même sur le quai de débarquement, sort de la gare et prend le réseau routier pour se rendre à son rendez-vous, frais et dispos.

La famille qui part en vacances a tout le temps de préparer ses bagages et de charger le véhicule familialé peut-être même d'y adjoindre une remorque plus ou moins élaborée. Ensuite, le scénario est le même que précédemment.

Un scénario similaire pourrait s'appliquer pour les transports de marchandises qu'elles soient petites ou grosses.

Toujours, en théorie, cette solution semble bien rencontrer tous les objectifs visés. Les seules contraintes sont la nécessité de se rendre à la gare la plus proche et de choisir une gare de destination. On pourrait tolérer une légère attente de l'ordre de cinq minutes.

Inventaire sommaire des grandes phases a realiser

—D'une part, il faudrait étudier la réalisation des wagons automoteurs afin d'en connaître le coût unitaire et leur consommation en énergie électrique; leur pilotage devra être automatisé.

—D'autre part, il faudrait choisir un trajet entre deux villes importantes our évaluer le besoin potentiel. L'étude devrait tenir copte de tous les voyages de bout en bout quelque soit le mode de transport actuellement utilisé, de même pour les voyages partiels.

—Des améliorations mineures devraient être envisagées pour le parcours retenu.

Les compagnies d'électricité devraient étudier les coûts pour l'alimentation en énergie.

—Les compagnies d'aluminium devraient étudier les coûts pour tout le matage de la caténaire.

—Les coûts de la caténaire en cuivre devraient être èvalués.

—The cost of construction of the boarding platforms should be determined.

—Operation of the rolling-stock depot should be fully automated.

—Traffic control should also be fully computerized in order to provide optimal service with a minimum number of self-propelled railcars.

—A comprehensive advertising campaign should be considered to inform the public.

—The savings in reduced consumption of imported oil should be estimated.

—Rates should be calculated on the basis of the cost of using a car to cover the same route. Potential users must find the service economically attractive.

The question is whether the project is feasible in consideration of this last comment. Only a feasibility study made by the various groups involved can answer this question.

Projections

By the year 2000, this mode of transportation should be extended across the entire country, starting with the most profitable routes of course. However, to truly be a public service, it should be available wherever there is a railroad and, if all works well, new tracks should be built where none exist at present.

Should the Committee decide to proceed with a feasibility study, I would appreciate the opportunity to participate.

Thank you for your consideration in this matter.

Yours very truly,

Jean-Pierre Taboureau
4331 Dufresne St.
Cap-Rouge (Quebec)
G1Y 2M3

Tel: (418) 651-5096 home
(418) 647-3123 home
(418) 529-8771 office

—Les coûts pour la construction des quais d'embarquement seraient à évaluer.

—La gestion du parc de véhicules devrait être entièrement informatisée.

—Le trafic devrait lui aussi être entièrement informatisé, afin de pouvoir donner le maximum de service avec le minimum de wagons automoteurs.

—Une campagne de publicité importante devrait être envisagée, afin de sensibiliser la population.

—Il faudra estimer l'économie réalisée en diminuant la consommation de pétrole importé.

—La tarification devrait être calculée sur le coût d'utilisation d'une voiture pour parcourir le même trajet. Il faut en effet que les usagers potentiels y trouvent un intérêt évident.

Toute la question est de savoir si ce projet est réalisable en tenant compte de cette dernière remarque. Seule une étude de faisabilité par les différents groupes concernés peut répondre à cette question.

Projections

D'ici à l'horizon 2 000, ce mode de locomotion devrait s'étendre à travers tout le pays en commençant par les relations les plus rentables, c'est bien naturel; mais devrait, pour être un vrai service public, se rendre partout où il y a une voie ferrée et pourquoi pas, si tout fonctionne bien, ne pas construire de nouvelles voies, là où il n'y en a pas encore.

Advenant que le Comité décide de faire une étude de faisabilité, j'apprécierais être invité à y participer.

Je vous remercie de l'attention que vous avez portée à ce mémoire et vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

Jean-Pierre Taboureau
4331, rue Dufresne
Cap-Rouge, (Québec)
G1Y 2M3

Tél.: (418) 651-5096, résidence
(418) 647-3123, résidence
(418) 529-8771, bureau
JPT/Sgg

APPENDIX "14-J"

1984-03-19

The Clerk,
Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ont.
K1A 0A4

Dear Sir:

I travel on the train as often as possible and find it the most relaxing way to travel.

I have found that employees of VIA Rail are the mosts pleasant of people, helping any way they can to make your trip a most enjoyable one. But alas, there are some sour apples in the barrel, they are the conductors and trainmen from the host railways (Canadian National and Canadian Pacific). It seems that these employees intentionally make your trip miserable, as if to cause harm to the corporation of VIA Rail. They are (it seems) very annoying by having a sharp unpleasant bark in their voices.

On another note, I am pleased that there are going to be built new servicing facilities, as the equipment (most of it) is now thirty years old and needs extra care.

The cars should be kept cleaner inside as well as out. The toilet was in terrible shape and the window I was sitting at was barely transparent.

In all regards, I feel that VIA is doing a fine job of putting Canada back on the rails.

Most sincerely,

Sean Trafin
1907 Arras
Windsor, Ont.
N8W 1T4

APPENDICE «14-J»

Le 19 mars 1984

Le Greffier
Comité permanent des transports et
des communications
Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur,

Je prends le train aussi souvent que j'en ai l'occasion, et c'est, selon moi, le moyen de transport le plus propice à la détente qui soit.

J'ai pu constater que le personnel de VIA Rail est très courtois et qu'il ne ménage aucun effort pour rendre le voyage des passagers le plus agréable possible. Malheureusement, il y a des ombres au tableau: ce sont les conducteurs et les agents de train du Canadian National et du Canadien Pacifique. On dirait que ces employés s'ingénient à gâcher notre voyage, comme s'ils voulaient ternir la réputation de VIA Rail. Ils nous adressent toujours la parole sur un ton sec et désagréable.

Par ailleurs, je suis heureux que l'on projette l'aménagement de nouvelles installations, d'autant plus que le matériel est (dans bien des cas) vieux de trente ans et qu'il nécessite un entretien spécial.

Les voitures gagneraient à être mieux entretenues tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Lors de mon dernier voyage, les toilettes étaient d'une malpropreté indescriptible et la fenêtre où j'étais assis était presque opaque.

J'estime que VIA Rail a tout à fait raison de promouvoir la réinstauration du service ferroviaire.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Sean Trafin
1907, Arras
Windsor (Ont.)
N8W 1T4

APPENDIX "14-K"

John Thompson
81 Milton St.
Montreal, Quebec
H2X 1V2
17 March 1984

The Honourable Léopold Langlois, Chairman
Standing Committee on Transport
and Communications
The Senate
K1A 0A4

RE: submission on VIA Rail Canada Inc.

Dear senator:

As I do not presently have the time to prepare a proper submission on VIA Rail, would you please accept this letter as a brief submission, at least for the purposes of information. My observations as a citizen and frequent user of VIA Rail services lead me to conclude that the management is placing too much reliance on LRC equipment. As such their service is becoming increasingly a glorified GO Transit service for central Canada. Other regions are consequently neglected. I should like to see acquisitions of standard railway coaches and locomotives in the manner of Amtrack; e.g., Amfleet I and Amfleet II coaches made by Budd Co. I would also like to see the restoration of viable rail services; such as, the former Montreal-St. John N.B.-Halifax train.

Yours very truly,

John Thompson

APPENDICE «14-K»

John Thompson
81, rue Milton
Montréal, Québec
H2X 1V2
Le 17 mars 1984

L'honorable Léopold Langlois, président
Comité permanent des transports et
des communications
Sénat
Ottawa (Ont.)
K1A 0A4

Objet: Rapport sur VIA Rail Canada Inc.

Monsieur le Sénateur,

Comme je n'ai pas le temps en ce moment de rédiger un rapport en bonne et due forme sur VIA Rail, je vous envoie la présente lettre en guise de rapport sommaire, pour vous fournir au moins quelques renseignements. Autant que j'aie pu constater, à titre de citoyen et d'utilisateur assidu des services de VIA Rail, la direction fonde trop d'espoirs dans le matériel LRC. En tant que tel, le LRC est en train de devenir un service GO Transit de luxe pour le centre du Canada, au détriment des autres régions du pays. J'aimerais que VIA Rail fasse l'acquisition de voitures et de locomotives ordinaires comme Amtrak (par exemple, des voitures Amfleet I et II fabriquées par Budd Co.). J'aimerais également que les services rentables soient rétablis, telle la liaison Montréal-Saint-Jean-Halifax.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

John Thompson

APPENDIX "14-L"

G. Watson
5672-182 St.
Surrey B.C.
V3S 4M9
March 21 1984

Re: VIA RAILING

Dear Sir:

Following are my opinions on this subject.

1. Canada should have a National Trans Continental Railway Service.

2. The Service should be improved and rilling stock updated. VIA Rail should have more autonomy like AMTRACK U.S.A.

On item 1: It is historically just *b*) It is a great tourist attraction for both Canadian and foreign tourists. Consider the attraction of the Orient Express and the Trans Siberia Express and then compare them with *our* transcontinental rail line. *Ours* is the best due to geography and the fact that we are Canadian and multi cultural. A trip from Vancouver to Montreal-Halifax is a cultural experience as well as a thrilling adventure. If one travels in winter across the country one get a unique experience. (by rail). *b*) It is a viable alternative to short hop air travel. e.g. Winnipeg—Sask. and Ottawa—Montreal. On Item 2 So this all costs money. It's all a matter of priorities. I for one much rather *give tax money to VIA Rail* then to buy *one* fighter plane which costs millions and falls to the ground or is obsolete before it's bought.

2 (b) Intenirban traffic sould be increased e.g. Vancouver—Sussey—Clorerdale Chilliwack with lite weight "Budd/ type rail cars. Perhaps Canadian which has such a hard time selling esec. jets should build lite weight railcars instead.

Passenger Rail Traffic Ottawa—Hull—Montreal on the Northshore of the Ottawa River should be reinstated.

(c) Any move to move railway stations from the centre of town to "the sticks" like in Ottawa should be violently opposed. Passenger railtraffic should go from downtown to downtown.

(d) Serious consideration should be given to electrification of mainlines so as to use hydro electric power rather than fuel oil and paid for by CN&CP which run the frieghts on.

Than you for the opportunity of expressing my opinions.

Yours very truly,

G. Watson

APPENDICE «14-L»

G. Watson
5672-182 St.
Surrey, C.-B.
V3S 4M9
Le 21 mars 1984

Objet: VIA RAIL INC

Monsieur,

Voici quelles sont mes opinions sur la question.

1. Le Canada doit avoir un service transcontinental de chemin de fer national.

2. Le service doit être amélioré, et le matériel roulant modernisé. VIA Rail devrait posséder une plus grande autonomie, comme AMTRACK aux États-Unis.

Concernant le point 1: a) C'est historiquement justifié. *b*) C'est un grand attrait pour les touristes canadiens et étrangers. Considérez les attraits de l'Orient Express et du Trans-sibérien, et faites des comparaisons avec *notre* chemin de fer transcontinental. *Le nôtre* est le meilleur à cause de la géographie et du fait que nous sommes canadiens et une nation multiculturelle. Un voyage Vancouver-Montréal-Halifax constitue une expérience culturelle en même temps qu'une aventure excitante. Voyager en hiver (en train) à travers le pays est une expérience unique en son genre! *c*) C'est une solution de rechange valable, à la place du voyage aérien sur courtes distances (par ex. entre Winnipeg et?, Ottawa et Montréal).

Concernant le point 2:

a) Tout cela coûte de l'argent? Tout est une question de priorités. Je préfère de beaucoup, pour ma part, que *l'argent du contribuable aille à VIA Rail* plutôt qu'à l'achat d'*un seul* chasseur qui coûte des millions et finit par s'écraser, ou est déjà démodé avant même d'être livré!

b) Il faudrait intensifier le service ferroviaire entre villes (par ex. Vancouver, Surrey, Cloverdale et Chilliwack) en utilisant des voitures légères du type «Budd». Canadair, qui a tant de mal à vendre ses avions pour hommes d'affaires, devrait peut-être se lancer dans la construction de voitures légères.

Il faudrait rétablir le service ferroviaire de passagers Ottawa-Hull-Montréal par la rive nord de l'Outaouais.

c) Il faudrait énergiquement s'opposer à ce qu'on déménage les gares du centre-ville «dans la brousse», comme à Ottawa. Le service des passagers devrait se faire de centre-ville à centre-ville.

d) Il faudrait envisager sérieusement d'électrifier les grandes lignes de manière à utiliser l'énergie hydro-électrique à la place du fuel, et de faire payer le CN et le CP qui s'en servent pour le transport des marchandises.

Merci de m'avoir donné la possibilité de m'exprimer.

Votre très dévoué

G. Watson

APPENDIX "14-M"

March 31, 1984

The Honourable Leopold Langlois
Chairman
Standing Committee
Transportation and Communications
The Senate
Ottawa, Ontario
K1A 0A4

Dear Senator Langlois:

As Mayor of the City of Saint John, I wish to thank you for this opportunity to submit our views on VIA Rail service to you on behalf of the Common Council of the City of Saint John.

I must first of all state that we are pleased by the Honourable Lloyd Axworthy's demonstrated interest in rail passenger service. We would urge, however, that the Halifax—Saint John—Montreal train be restored in time for the Jeux Canada Games which will be held here in Saint John in 1985.

This particular route to Montreal is much more direct than the route through Moncton and the Gaspe which supplies a needed service to that geographic area. The Atlantic provides a service not only in time saving to passengers but also opens up this entire portion of New Brunswick to ready access with Montreal and central Canada at a transportation cost which is more within the reach of the bulk of the working population than is air transportation.

The Atlantic service made it possible for an individual to board the train in Saint John in the evening and to be in Montreal or Ottawa early the next morning for a full day of business. This train, therefore, was a benefit to the businessman as well as to the working man and woman who needs access to affordable and dependable long distance transportation.

The growing acceptance of VIA Rail's Atlantic service for affordability and dependability is evidenced by the fact the train had been increased from three to four cars to an average of nine or ten cars during the winter of 1980-1981. By the summer of 1981, this same train had increased to an average of fifteen to sixteen cars.

It is clear that VIA was earning its reputation as a provider of service but the service was eliminated in the midst of its growth. The Minister of the day, Mr. Pepin, claimed, during a speech in Saint John, that rail passenger transportation was a dying form—a claim made in face of the steady and constant growth of this service through Saint John.

The American system, Amtrak, provides us with some insight on the development of a competitive, efficient rail passenger service. This agency maintains 95 per cent of the rail passenger miles it was given at the time of its establishment in the early 1970's. They have maintained a modest but generally steady growth in passenger sales, while also maintaining a heavy investment in new plant and equipment throughout their system. They have also managed to reduce their deficit by getting better at charging the right price for

APPENDICE «14-M»

Le 31 mars 1984

L'Honorable Léopold Langlois
Président
Comité permanent des transports et
des communications
Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Monsieur le Sénateur,

J'aimerais, en ma qualité de maire de Saint-Jean, vous remercier pour cette occasion que vous nous offrez de vous communiquer nos points de vue sur le service VIA Rail au nom du Conseil de la municipalité de Saint-Jean.

Permettez-moi tout d'abord de vous dire à quel point nous apprécions l'intérêt que l'Honorable Lloyd Axworthy manifeste envers le service voyageurs. Toutefois, nous souhaitons vivement que la liaison Halifax-Saint-Jean-Montréal soit rétablie pour les Jeux du Canada de 1985, qui se tiendront ici même, à Saint-Jean.

Ce parcours est beaucoup plus direct que le circuit passant par Moncton et Gaspé, qui assure néanmoins un service nécessaire dans cette région. En plus de présenter l'avantage d'être rapide, la liaison atlantique permet à la population d'une vaste région du Nouveau-Brunswick d'avoir accès facilement à Montréal et au centre du pays, et ce à un prix plus abordable que l'avion pour la majorité des travailleurs.

Du temps où VIA Rail assurait la liaison atlantique, une personne pouvait prendre le train à Saint-Jean le soir et arriver à Montréal ou à Ottawa tôt dans la matinée du lendemain, disposant ainsi d'une journée complète pour régler ses affaires. Ce parcours était donc avantageux tant pour les gens d'affaires que pour les travailleurs désireux d'obtenir un service sûr et abordable pour leurs déplacements de longue distance.

Le service atlantique avait peu à peu gagné la faveur de la population en raison de son coût modique et de sa qualité. Ainsi, le nombre de voitures est passé de 3 ou 4 à 9 ou 10 en moyenne au cours de l'hiver 1980-1981, puis à 15 ou 16 dès l'été 1981.

Il est évident que VIA Rail était en train d'acquérir une solide réputation, mais son service a été aboli en pleine période d'expansion. Le ministre des Transports de l'époque, M. Pepin, a déclaré lors d'une allocution à Saint-Jean que le service voyageurs était appelé à disparaître, alors que la popularité du parcours Halifax-Saint-Jean-Montréal grandissait à un rythme soutenu.

Le réseau ferroviaire américain Amtrak est un bon exemple de service voyageurs efficace et concurrentiel. Amtrak poursuit l'exploitation de son service sur 95 p. 100 du réseau qui lui a été attribué lors de sa création, au début des années 70. Cette organisation a réussi à faire croître de façon modérée, mais constante, ses ventes voyageurs tout en continuant à engager des dépenses considérables dans l'acquisition de matériel et d'installations. Elle a en outre réduit son déficit en arrivant à fixer des prix plus réalistes et en améliorant sa

their product and by refining their marketing strategy. These have been achieved by time and experience in the market place—a process which was eliminated in the Canadian system in favour of embarking on a completely new strategy of retrenchment while placing emphasis on future growth on LCR's. This experimentation bears its own costly price while turning aside orderly, constant and constructive growth.

Once again, the City of Saint John appreciates this opportunity to express its views to you and your Committee.

Respectfully,

Elsie E. Wayne
MAYOR

CC: Senator D. A. Riley

The Honourable Romeo LeBlanc,
Minister of Public Works CMHC

Mr. Mike Landers, M.P.

stratégie de commercialisation. Ce succès, elle le doit à la longue expérience qu'elle a acquise sur le marché, étape que nous, Canadiens, avons sautée en optant plutôt pour une stratégie de repli entièrement nouvelle et en mettant l'accent sur l'exploitation des trains LRC. C'est une expérience qui, en plus de coûter cher, compromet l'expansion sûre et constante d'un bon service.

La ville de Saint-Jean vous réitère ses remerciements pour cette occasion qui nous est donnée de vous faire part de nos points de vue, à vous et à votre comité.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le maire de Saint-Jean,
Elsie E. Wayne

c.c. Sénateur D. A. Riley

L'Honorable Roméo LeBlanc,
ministre des Travaux publics
et de la SCHL

M. Mike Landers, député

APPENDIX "14-N"

Jack White
Box 669
Kincardine Ont.
N0G 2G0
April 6, 1984

Via Rail Canada Inc
Hon. George. I. Smith.

Dear Sir.

Haveing Read the report on Via Rail dated July 6, 1982 In my experance since 1972 when a Task Force on Rail Service came Frome Ottawa to Walkerton Ontrio Grey Bruce. Mr. Chas Turner M.P. for London East was Chairman of that Task Force.

As we the citizens in this area were fighting to have our Trains restord in this area. I was at that meeting and heard a lot Briefs read and Questions asked. The members of that Task Force gave 100 percent approval to have our rail service restorded at once.

On the arivle back to Ottawa it was defeated in the House Commons. Since that time we have had no train service since. I have received reports of Railway meetings held across Canada. It always seems to me that the Railways always get the benefit of the doubt from the C.T.C. I would like for you to get a hold of Railway Report Issure No 13 dated June 1, 1972 Walkerton Ont. and read it. Asi have said the C.T.C. is always in a haste to make a final report without checking back on pass reports as regardes to Passenger service.

On page 78 of the June 1, 1972 report you will find what I said in my brief which I will stand behind it. I notice this report is the only one I have that gave out the report in detail from the public. Here are some copies that I sent to C T C and members of Parlement and replies.

C.T.C. never took into consideration that a lot land was donated as long as they provided Rail service to the Public. Were is it now.

On November 19 of 1983 I took a trip to Nova Scotia took train Toronto to Montreal from there we took the Ocean Limited. From Toronto to Montreal the service was good but from Montreal it was not as good as I expected, mind you the meals were fine but during the night we were put on a sideing twice and I timed them one was for 12 minutes the other was 17 minutes it was cold as they had a bad snow storm we were sitting out in no mans land. During the night the Brakeman came turned down the heat and was quite chilly. AA lot of people werea complaining about it.

There has to be a lot of iminbrovement done on that line while traveling along hitting some switches and Frogs gives you quite a jolt. I notice the Minister order Rail service restored in his area out West. surely he can do the same elsewhere.

Why do we need 3 Railways is bejoind me. C.N.R. and C.P.R. handle the service before why not now. No wonder it cost Via Rail a lot to run paying for there equipment plus

APPENDICE «14-N»

Jack White
B.P. 669
Kincardine (Ont.)
N0G 2G0
Le 6 avril 1984

L'honorable George I. Smith
VIA Rail Canada Inc.

Monsieur,

J'ai lu le rapport du 6 juillet 1982 concernant Via Rail et suivi les débats depuis 1972, lorsqu'un Groupe d'étude sur les services ferroviaires était venu d'Ottawa à Walkerton (Ontario) dans la circonscription de Bruce-Grey M. Chas Turner, député de London Est, présidait ce Groupe d'étude.

Comme nous, les citoyens de cette région se sont battus pour faire rétablir les services voyageurs chez eux. J'ai assisté à cette réunion et entendu beaucoup d'exposés et beaucoup de questions. Les membres de ce Groupe d'étude ont souscrit entièrement au rétablissement immédiat des services ferroviaires.

Au retour à Ottawa, la proposition a été défaite à la Chambre des communes. Depuis ce temps, aucun service ferroviaire n'a été assuré. Par ailleurs, j'ai reçu des rapports de réunions des chemins de fer tenues dans tout le pays. Il m'a toujours semblé que la C.C.T. donnait toujours le bénéfice du doute aux chemins de fer. J'aimerais que vous preniez connaissance du rapport des chemins de er, question n° 13, du 1er juin 1972, Walkerton (Ont.). Comme je l'ai dit, la C.C.T. est toujours pressée de rédiger un rapport final, sans vérifier les rapprots antérieurs relatifs aux services voyageurs.

A la page 78 du rapport du 1er juin 1972, vous trouverez ce que j'ai exposé et que je maintiendrai. J'ai noté que ce rapport était le seul à rendre compte dans les détails des interventions du public. Je vous en fais parvenir ci-joints quelques exemplaires que j'avais envoyés à la C.C.T. et aux députés, accompagnés des réponses.

La C.C.T. n'a jamais tenu compte que des terres ont été données à la condition qu'un service ferroviaire soit offert au public. Aujourd'hui, qu'en est-il de ces dons?

Le 19 novembre 1983, je me suis rendu en Nouvelle-Écosse. J'ai pris un train de Toronto à Montréal et de là, l'Océan Limitée. De Toronto à Montréal, le service a été satisfaisant, mais à partir de Montréal, je n'ai pas reçu le service escompté. Les repas étaient bons mais, au cours de la nuit, on nous a mis deux fois sur une voie de garage pendant respectivement 12 et 17 minutes, je l'ai vérifié. Il faisait froid, en raison d'une tempête de neige et nous étions au milieu de nulle part. Pendant la nuit, le serre-frein est venu baisser le chauffage et bien des gens se sont plaints du froid.

Des améliorations devaient être en cours car, pendant le voyage, on a heurté quelques aiguilles et les croisements nous ont secoués. J'ai observé que le ministre avait donné ordre de rétablir le service ferroviaire dans cette région vers l'ouest. Il pourrait sûrement faire de même ailleurs.

Pourquoi trois chemins de fer? Cela me dépasse. Le CN et le CP assurait le service auparavant. Pourquoi pas maintenant? Pas étonnant qu'il en coûte beaucoup à Via Rail pour

paying to run over C.N. and C P lines This is an Item that should be looked into

I have in my possession at least 14 scrap books all about the Railways, Airlines from away back some 20 yeras so I know what I am talking about. I hope to be able to attend meeting.

Yours Truly

Jack White.

June 22/73 Globe & Mail

Will it?..wont it . . . ? KINCARDINE

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE
January 18, 1974 File No. 49467.47
Ottawa, Ontario.

NOTICE OF HEARING

TAKE NOTICE that the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission will hold a Public Hearing at the Court House, 74 Woolwich, Guelph, Ontario, commencing on Monday, the 18th day of February, 1974 at the hour of 8:00 in the evening, respecting the following matter:

FOR THE PURPOSE OF a Review of the Passenger Train Services Operated by Canadian National Railways, between Guelph and Toronto, in the Province of Ontario, as provided by Canadian National Railways Passenger Trains numbers 986 and 987 which were ordered to be continued by Order Number No. R-9827, dated September 30, 1970.

ALL persons who wish to do so may attend and present their view respecting the above Review at the Public Hearing. If necessary, the hearing will continue on successive evenings commencing at 8:00 o'clock until all persons have been heard.

BY ORDER OF THE COMMITTEE
J. D. Beaton,
Secretary,
Railway Transport Committee.

Ottawa K1A 0N5,
February 22, 1973.

Mr. Jack White,
Box 669,
Kincardine, Ontario.

Dear Mr. White,

This is to acknowledge receipt of your letter to the Prime Minister and other Members of Parliament regarding the discontinuance of rail passenger service in southewestern Ontario.

payer son matériel, en plus de payer l'entretien des voies du CN et du CP. On devrait examiner la question.

Par ailleurs, j'ai en ma possession au moins quatorze albums à découpures, tous sur les chemins de fer et les compagnies d'aviation. C'est dire que je ne parle pas à tort et à travers. J'espère pouvoir assister à la réunion.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Jack White

Le 22 juin 1973 Globe and Mail

Viendra? . . . Viendra pas? . . . KINCARDINE

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER
Le 18 janvier 1974 N° de réf. 49467.47
Ottawa (Ontario)

AVIS D'AUDIENCE

PRENDRE NOTE DE CE QUI SUIT: le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports tiendra, à compter du lundi 18e jour de février 1974, à 20h, une audience publique au Palais de justice, 74, Woolwick, Guelph (Ontario) sur le sujet suivant:

AUX FINS D'un Examen des services ferroviaires voyageurs exploités par les Chemins de fer Nationaux du Canada, entre Guelph et Toronto, dans la province de l'Ontario, tels qu'ils sont offerts par les trains de voyageurs numéros 986 et 987 des Chemins de fer Nationaux du Canada, dont le maintien a été statué par l'ordonnance numéro R-9827 du 10 septembre 1970.

TOUS les intéressés peuvent assister à l'audience publique et y présenter leurs vues sur l'examen susmentionné. L'audience se poursuivra, au besoin, dans les soirées subséquentes, à compter de 20 h jusqu'à audition de tous les intéressés.

TEL QU'IL A ÉTÉ ORDONNÉ PAR LE COMITÉ
Le secrétaire,
Comité des transports par
chemin de fer
J. D. Beaton

Ottawa K1A 0N5
Le 22 février 1973

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)

Monsieur,

J'accuse, par la présente, réception de votre lettre au Premier ministre et à d'autres députés concernant l'interruption des services ferroviaires voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

I wish to advise that your letter will be brought to the Minister's attention at the earliest opportunity.

Yours sincerely,

R. M. Ross,
Departmental Assistant.

Ottawa K1A 0N5
October 18, 1973

Mr. Jack White,
Box 669,
Kincardine, Ontario

Dear Mr. White,

On behalf of Mr. Marchand, I wish to acknowledge receipt of your letter of October 13th which you sent to all Members of Parliament regarding the restoration of train passenger service in the Bruce Peninsula.

I wish to advise that your letter has been noted and I am sure that you must be aware that this whole matter of rail passenger service in Southwestern Ontario is being studied. Your letter has been referred to the officials conducting the study so that they will be aware of your views.

Yours sincerely,

R. M. Ross,
Departmental Assistant

Ottawa K1A 0N5
July 31, 1973

Mr. Jack White,
Box 669,
Kincardine, Ontario

Dear Mr. White,

This is to acknowledge receipt of your letter of July 24th to all Members of Parliament and also a copy of your letter to Mr. Joseph P. Guay, M.P., regarding train passenger service in the Bruce Peninsula.

I wish to advise that your letters have been noted and as you will note from Mr. Guay's reply of May 11th, this matter is being studied. Your letters have, therefore, been referred to the appropriate officials so that they will be aware of your further views in this matter.

Yours sincerely,

R. M. Ross
Departmental Assistant

Ottawa, Ontario
K1A 0N5,
June 1st, 1973

Je tiens à vous informer que votre lettre sera portée à l'attention du Ministre à la première occasion et vous prie, d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

L'adjoint ministériel,

R. M. Ross

Ottawa K1A 0N5
Le 18 octobre 1973

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)

Monsieur,

Au nom de M. Marchand, j'accuse, par la présente, réception de la lettre du 13 octobre concernant le rétablissement des services ferroviaires voyageurs dans la péninsule de Bruce, que vous avez fait parvenir à tous les députés.

Je tiens à vous informer qu'on a pris bonne note de votre lettre. Vous savez sûrement que toute cette question des services ferroviaires voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario est à l'étude. Votre lettre a été transmise aux fonctionnaires chargés de l'étude, pour qu'ils soient mis au courant de vos vues.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'adjoint ministériel,
R. M. Ross

Ottawa K1A 0N5
Le 31 juillet 1973

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)

Monsieur,

J'accuse, par la présente, réception de votre lettre du 24 juillet, adressée à tous les députés, et d'une copie de votre lettre envoyée à M. Joseph P. Guay, concernant les services ferroviaires voyageurs dans la péninsule de Bruce.

Je tiens à vous informer qu'on a pris bonne note de vos lettres et, que, comme vous le constaterez dans la réponse du 11 mai de M. Guay, la question est à l'étude. Vos lettres ont donc été transmises aux fonctionnaires intéressés, pour qu'ils soient mis au courant de vos vues à cet égard.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

L'adjoint ministériel,
R. M. Ross

Ottawa (Ontario)
KiA 0N5
Le 1er juin 1973

Mr. R. E. McKinley, M.P.,
House of Commons,
Ottawa, Ontario

Dear Mr. McKinley,

Thank you for your letter of May 25th enclosing a copy of a circular letter from Mr. Robert S. Cherry and the Clerk-Treasurer of the County of Grey regarding the reinstatement of passenger rail service in Southwestern Ontario.

I wish to advise that I have received copies of all Mr. Cherry's circular letters and I fully appreciate his interest and that of the County of Grey Clerk-Treasurer. I wish further to assure you that this whole matter is under close consideration and I am hopeful that we might find an answer to this vexing problem.

Yours sincerely,

Jean Marchand

Ottawa,
K1A 0A2,
March 14, 1973.

Mr. Jack White,
Box 669,
Kincardine, Ontario.

Dear Mr. White:

This is to acknowledge receipt of the copy of your letter of February 19 which you addressed to the Prime Minister. Thank you for your further comments on the subject of railway passenger service in Western Ontario.

Yours sincerely,

Henry Alan Lawless,
Correspondence Secretary.

Ottawa,
K1A 0A2,
March 22, 1973.

Mr. Jack White,
P.O. Box 669,
Kincardine, Ontario.
N0G 2G0

Dear Mr. White:

Thank you for the most recent letter you addressed to the Prime Minister, dated March 6. I expect that by now you have received the letter which we sent to you on March 14.

May I assure you that your views on the railway passenger service in Western Ontario have been studied carefully. In reply, I am enclosing, for your information, a copy of remarks made by the Honourable Jean Marchand, Minister of Transport, in the House of Commons on March 9. Mr. Marchand's

Monsieur R. E. McKinley, député
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 25 mai à laquelle était jointe une lettre circulaire de M. Robert S. Cherry et du secrétaire-trésorier du comté de Grey au sujet du rétablissement des services ferroviaires voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario.

Permettez-moi de vous informer que j'ai reçu des exemplaires de toutes les circulaires de M. Cherry. Je suis très sensible à l'intérêt que lui et le secrétaire-trésorier du comté de Grey ont manifesté. Je tiens, en outre, à vous assurer que toute cette question fait l'objet d'un examen rigoureux.

En espérant que nous pourrons trouver une solution à ce problème fâcheux, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Jean Marchand

Ottawa K1A 0A2
Le 14 mars 1973

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)

Monsieur,

J'accuse, par la présente, réception de la copie de votre lettre du 19 février, envoyée au Premier ministre, et vous remercie de vos observations complémentaires sur les services ferroviaires voyageurs dans l'ouest de l'Ontario.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire à la correspondance,
Henry Alan Lawless

Ottawa K1A 0A2
Le 22 mars 1973

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)
N0G 2G0

Monsieur,

Je vous remercie de votre dernière lettre du 6 mars envoyée au Premier ministre. Vous avez maintenant dû recevoir l'accusé de réception que nous vous avons fait parvenir le 14 mars.

Permettez-moi de vous assurer que vos vues sur les services ferroviaires voyageurs dans l'ouest de l'Ontario ont été examinées avec soin. En réponse, je vous envoie, à titre documentaire, un exemplaire des observations formulées, le 9 mars, par l'honorable Jean Marchand, ministre des Transports, à la

statement offers a very clear statement of the federal government's position on this matter.

With best wishes.

Yours sincerely,

Henry Alan Lawless,
Correspondence Secretary.

OTTAWA, KlA 0N5
August 29, 1972

Mr. Jack White,
Box 669,
Kincardine, Ont.

Dear Mr. White:

This is to acknowledge receipt of a copy of your letter of August 12 to the Prime Minister regarding the lack of train passenger service in the Owen Sound-Kincardine area.

I wish to advise that your letter and the enclosure have been noted and have been referred to the appropriate officials so that your views may receive due consideration.

Yours sincerely,

R. M. Ross
Departmental Assistant

Ottawa,
K1A 0A2,
August 30, 1972.

Mr. Jack White,
Box 669,
Kincardine, Ontario

Dear Mr. White:

I am writing, on behalf of the Prime Minister, to acknowledge and thank you for your August 12 letter.

Mr. Trudeau has noted your representations concerning the resumption of rail services in your area. Your correspondence is being brought to the attention of the Office of the Minister of Transport.

Thank you again for bringing your views to the Prime Minister's attention.

Yours sincerely,

Henry Alan Lawless,
Correspondence Secretary.

Chambre des communes L'exposé de M. Marchand décrit très clairement l'attitude du gouvernement fédéral à cet égard.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, avec mes meilleurs souhaits, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire à la correspondance,
Henry Alan Lawless

Ottawa KlA 0N5
Le 29 août 1972

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)

Monsieur,

La présente a pour objet d'accuser réception d'une copie de votre letter du 12 août au Premier ministre, concernant l'absence de service ferroviaire voyageurs dans la région Owen Sound-Kincardine.

Je tiens à vous informer que votre lettre et la pièce jointe ont été prises en note et transmises aux fonctionnaires intéressés, pour que vos vues puissent recevoir toute l'attention voulue.

L'adjoint ministériel,
R. M. Ross

Ottawa K1A 0A2
Le 30 août 1972

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)

Monsieur,

Au nom du Premier ministre, j'accuse, par la présente, réception de votre lettre du 12 août et vous en remercie.

M. Trudeau a pris note de vos représentations concernant la reprise des services ferroviaires dans votre région. Votre correspondance est portée à l'attention du Cabinet du ministre des Transports.

Je vous suis reconnaissant de faire connaître vos vues au Premier ministre et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire à la correspondance,
Henry Alan Lawless

RAILWAY BRIEFS Feb. 9, 1974

Railway Transport Committee
House of Commons,
Ottawa, Ont.

Mr. J. D. Beaton,

A meeting was held in Chatham, London, Stratford, Walkerton, on June 1/1972 as regards to rail service in Western Ontario. At that meeting a large number of briefs were presented to the Standing Committee Railway Transport, this report was presented in the House of Commons for all M.Ps. to read. Since that time nothing has been done as to our Rail service. Many M.Ps. have brought this subject up many times since and still nothing has been done about it.

The committee recommended at that time that all Rail service be restored at once, those meetings cost the taxpayers a lot of money then and now the Minister of Transport has called another meeting to be held in Guelph on Feb. 18/1974, now did the first meeting not convince the C.T.C. that the citizens in Western Ontario should have their rail service, which is rightly theres, and why has it taken so long for C.T.C. to give them an answer which we wonder who is running the country the Government or Transport Commission. We know that C.N.R. has been saying that they have lost money on a number of lines which there is no one to blame but themselves, when they down graded there lines to a point where no one will ride on their trains due to rough tracks and ride in poor equipment.

I myself have made several request to the Minister of Transport and the Prime Minister also to the C.T.C. as regards to rail service in this area. In October of 1972 the Prime Inister was on T.V. C.K.N.X. Wingham, Ont., hot line the question was asked about rail service and he said that we would get our rail service back but when, he is a man that makes a lot of promises but never fulfill them and have no faith in him, if he was a man of his word we would have our trains by now.

Mr. Jack Pickerskill made a statement that he saw a great future for passenger service in this country, but he ordered that a lot of passenger service be abandoned that was losing money but Mr. N. MacMillan President of C.N.R. said he was the most surprised man in all Canada when C.T.C. took off these trains, now who does he think he is kidding, he new dam well all along that that they were coming off long before they did. All that is wrong with C.N.R. is that there is too many chiefs and not enough Indians all looking to get to the top as fast as they can. When I look through my files I find that C.N.R. figures are not accurate as to the loss they claim, I also find that on Oct. 29/1973 that the Government passed a bill for 305.5 million dollars to C.N.R. which provides 225.5 million for 1973 and 75 million for the first six months of 1974 but still they had a profit of 48 million for 1973 which some of

EXPOSÉS SUR LES CHEMINS DE FER Le 9 février 1974

Monsieur J. D. Beaton
Comité des trasnports par cehmin de fer
Chambre des communes
Ottawa (Ont.)

Monsieur,

Le 1er juin 1972, a eu lieu une réunion à Chatham, London, Stratford et Walkerton concernant les services ferroviaires dans l'ouest de l'Ontario. Au cours de cette réunion, un grand nombre d'exposés ont été présentés au Comité permanent des transports par chemin de fer. Le rapport en découlant a été déposé à la Chambre des communes, pour que tous les députés puissent en prendre connaissance. Depuis, rien n'a été fait à ce sujet, bien que nombre de députés aient soulevé la question à maintes reprises.

Le comité avait, à ce moment, recommandé le rétablissement immédiat de tous les services ferroviaires. Ces réunions ont coûté aux contribuables beaucoup d'argent et voilà que le ministre des Transports convoque une autre réunion pour le 18 février 1974! La première réunion n'a-t-elle pas convaincu la C.C.T. que les citoyens de l'ouest de l'Ontario doivent ravoir les services auxquels ils ont droit? Et pourquoi la C.C.T. a-t-elle mis tant de temps à leur donner une réponse? qui dirige le pays, le gouvernement ou la Commission canadienne des transports? On se le demande. Nous savons que les Chemins de fer Nationaux du Canada affirment perdre de l'argent sur bon nombre de parcours. Mais ils sont les seuls à blâmer. Les lignes sont détériorées à un point où personne ne veut prendre le train en raison des voies ferrées cahoteuses et de l'état lamentable du matériel.

J'ai, pour ma part, présenté au ministre des Transports, au Premier ministre et à la C.C.T. plusieurs demandes sur les services ferroviaires dans cette région. Lors d'une ligne ouverte au poste de télévision C.K.N.X. de Wingham (Ont.), on a posé une question à ce sujet au Premier ministre, qui a répondu que les services ferroviaires seraient rétablis, mais quand? Il fait bien des promesses, mais ne les remplit jamais et n'a pas confiance en lui. S'il était homme de parole, aujourd'hui nous aurions nos trains.

M. Jack Pickerskill a déclaré que les services ferroviaires avaient un brillant avenir dans notre pays, mais il a ordonné d'abandonner bien des services voyageurs non rentables. M. MacMillan, président des Chemins de fer Nationaux, s'est déclaré le plus surpris des hommes lorsque la C.C.T. a retiré ces trains. qui pense-t-il leurrer? Il savait fort bien, pendant tout ce temps, qu'ils allaient disparaître. Ce qui ne va pas dans les Chemins de fer Nationaux. C'est qu'il y a trop de chefs et pas assez d'Indiens et tous essaient de se hisser au sommet aussi vite que possible. en examinant mes dossiers, je constate que les chiffres données par les Chemins de fer Nationaux ne sont pas exacts quant aux pertes réclamées et que le gouvernement a adopté, le 29 octobre 1973, un projet de loi leur accordant 305,5 millions de dollars, dont 225,5 millions pour 1973 et 75 millions pour les six premiers mois de 1974. Les

that could have helped t pay for upgrade branch lines to run trains on.

It seems that Government has money to spend on such things as Feb. 13/1973 it costs the taxpayers $7,855 for flowers for the House of Commons and another 415,000 for office hedges, and also $10,100 for six busses, also $55,000 for a steel structure in front of one office building and another $35,000 for another, and $1,000,000 or more to remodel the Prime Minister residence, also $380,000 more to keep his office going for 1973 and I can keep on going but these are only a few. It seems that C.N.R. has gone into the real estate businesses that they sold 27 acres of land in New Brunswick to the State of Maine but there are no figures given for that deal also they sold a Bessbourough Hotel in Saskatoon but no figures given. Also a strip of land so as to build a Hotel in Stratford, Ont., also have invested a large sum of money with a big company for the T. Eaton building on Younge Street in Toronto. And $21,000,000 for the big tower in Toronto.

With all these dealings and money spent C.N.R. is still not looking after the people of this country as far as rail service is concerned, it high time they did something about rail service they are only looking at the present and not the future which we will have to have all kinds of rail service due to the heavy highway traffic and air pollution as one former chief of scince said that 52 per cent of air pollution is caused by freight and people with the great bulk comming from automobiles and trucks, his studies show emission of air pollution is 1.03 grams per ton mile compared with 3.75 grams for trucks, he cited these figures on average ton miles per gallon of fuel, Boeing 707 plane 8.3 ton miles, 40 ton trucks 50 ton miles, 100 car freight train 250 ton miles so the railroad emission of air pollutants is 1.03 grams per ton mile far less than the rest. So why can't we have trains back, is this not enough proof that we would be better off as far as clean air is concerned.

As Mr. Benson said better transportation is vital in this country, such be the case then he had better tell C.N.R. to get off their fanny and get busy and upgrade their tracks and put on good coaches for the public to ride on, god knos this has gone on too far as we all are paying taxes to keep C.N.R. going. Government has given $1,000,000 to Ontario Go Go trains it seems taht the Government does ot want the railroad and trying to push it on to the Provinces. C.N.R. has spent some $33,000,000 on the Turbo train and I am wondering if it is paying for itself, they also have been subsidizing a U.S.A. line to the sum of $375,000 for a number of years, as the public did not know until recently, and waht about the E. Eddy

Chemins de fer Nationaux avaient cependant enregistré des bénéfices de 48 millions en 1973, dont une partie aurait pu servir à améliorer les embranchements.

Le gouvernement a, semble-t-il, d'autres façons de dépenser. Au 13 février 1973, il en a coûté aux contribuables 7 855$ pour des fleurs destinées à la Chambre des communes, 415 000$ pour des arbitrages de bureau, 10 000$ pour six autobus, 55 000$ pour une structure d'acier à installer devant un immeuble à bureaux et 35 000$ pour une autre, 1 000 000$ et plus pour le réaménagement de la résidence du Premier ministre, 380 000$ de plus pour le maintien de son cabinet en 1973 et j'en passe. Par ailleurs, les Chemins de fer Nationaux semblent s'intéresser à l'immobilier. Cette société a vendu 27 acres de terre du Nouveau-Brunswick à l'État du Maine et un hôte Bessbourough à Saskatoon, sans qu'on en trouve trace dans la comptabilité. Elle a aussi transigé une bande de terre en vue de la construction d'un hôtel à Stratford (Ont.) et investi un forte somme dans une important entreprise pour l'immeuble T. Eaton, rue Younge, à Toronto et 21 000 000$ dans la fameuse tour de Toronto.

Toutes ces transactions et ces dépenses et les Chemins de fer Nationaux ne s'occupent toujours pas de la population de ce pays et de ses services ferroviaires. Il est grand temps d'agir dans ce domaine, de ne pas penser seulement au présent, comme ils le font, mais de se préoccuper de l'avenir, car nous allons devoir acquérir des services ferroviaires de toutes sortes, en raison de la circulation routière dense et de la pollution de l'air. Un ancien scientifique en chef a déclaré que 52p. 100 de la pollution atmosphérique est caussée par le fret et les personnes, une grande partie provenant des automobiles et des camions. Selon ses études, la pollution de l'air est de 1,03 gramme par tonne milliaire par rapport à 3,76 grammes dans le cas des camions. Il a cité les chiffres suivants sur la moyenne de tonnes milliaires par gallon d'essence: Boeing 707—8,3 tonnes milliaires, camions de 40 tonnes—50 tonnes milliaires, train de marchandises de 100 wagons: 250 tonnes milliaires. L'émission de polluants atmosphériques par les chemins de fer est donc de 1,03 gramme par tonne milliaire de moins que dans les autres cas. Alors, pourquoi ne pas remetre les trains en service? N'est-ce pas une preuve suffisante que les trains ne polluent pas autant?

M. Benson a déclaré qu'il est indispensable d'améliorer le réseau de transport au Canada. Si tel est le cas, il aurait mieux valu qu'il dise aux Chemins de fer Nationaux de cesser de se tourner les pouces et de s'occuper d'améliorer leurs voies ferrées et d'offrir ee bonnes voitures au pulic. Dieu sait qu'on en a assez de payer des impôts pour maintenir les Chemins de fer Nationaux. Le gouvernement a versé 1 000 000$ aux trains Go Go de l'Ontario. A ce qu'il semble, il ne veut pas de chemin de fer et essaie de les passer aux provinces. Les Chemins de fer Nationaux ont dépensé quelque 33 000 000$ pour le Turbo et je me demande s'il est rentable. Ils ont aussi subventionné une ligne américaine au montant de 375 000$ pendant des années, ce qui n'a été dévoilé au public que récemment. Et que dire des

property the government paid $24,000,000 to make it look beautiful so the statement said.

There was never any need to take the Toronto to Guelph train off, as it would have paid for itself in due time as I have seen large numbers of people get on them trains, as I have worked every inch of that line. You have ordered C.N.R. to return the trains back on the Barrie run which should never came off. The citizens of that area put up a good fight to let C.T.C. know what they want and got it and you will have a big fight on your hand Feb. 18/1974 and same goes for this area so put back our trains, as if you don't you will never hear the end of it so get busy and think of the public and not the profits, so let us see you get busy for change. For the records I would like to have the financial figures for all these meetings that we taxpayers are paying for.

Jack White

Jack White
Box 669
Kincardine, Ont.

C.CP. J.W.
Telephone 1-519-396-2747.

Members of Canada, Parliament. May 15/1976
House of Commons.
Ottawa, Ont.

Dear Sir.

Those of us who have been pressing for the restoration of rail passenger service in Southwestern Ontario would be delighted if we were to receive direct, logical and simple Answers to the following.

1. The historical moral and legal obligations of Government Millions of dollars and thousands of acreas of vauable farm land were donated to the Railways initially in return for which Perpetual Passenger and freight service was Guaranteed. When the Government of Canada took over the various small rail lines, and molded the C.N.R. did not the Government also assume the moral and legal obligation to provide Perpetual Service.

2. The carrying of mail wasarbitrarily taken from passenger trains and given to highway mail trucks some years ago. But when the trains transported the Mail. This alone made the Rail Service Solvent-Why was this backward step taken.

3. Might we ask—Is conservation of energy and relevent and Necessary as is reported Which uses more fuel—an areoplane, buses, and countless cars on the highways or 300 people travelling from Southampton to Toronto via Railiner.

4. If gasolene goes to double its present high price and this now seems a distinct possibility, which is the more economical wat to travel by auto or by Railîner from Owen Sound Ont to Toronto.

5. Which is more important or should take precedence—One Life Saved from an highway accident by running a

24 000 000$ pour embellir—comme le dit le communiqué-la propriété E. Eddy.?

Rien n'a jamais justifié le retrait du train Toronto-Guelph, puisqu'il se serait rentabilisé en temps utile. J'ai vu nombre de personnes prendre ce train, car j'ai travaillé sur chaque pouce de cette ligne. Vous avez ordonné aux Chemins de fer Nationaux de rétablir le service sur le parcours de Barrie, service qui n'aurait jamais dû disparaître. Les citoyens de la région ont livré toute une bataille pour obtenir ce qu'ils voulaient et ont réussi. Vous aurez encore du pain sur la planche le 18 février 1974, car il en sera de même dans cette région. Alors, redonnez-nous nos trains. Sinon, vous n'aurez pas fini d'en entendre parler. Pensez au public et non aux bénéfices. Montrez-nous ce dont vous êtes capable. Pour les comptes rendus, j'aimerais obtenir les données financières relatives à toutes ces réunions que, nous contribuables, devons payer.

Jack White

Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ont.)

C Cp. J.W.
Nº de tél.: 1-519-396-2747

Députés canadiens Le 15 mai 1976
Chambre des communes
Ottawa (Ont.)

Messieurs,

Ceux d'entre nous qui font des pressions pour le rétablissement des services ferroviaires voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario seraient heureux d'obtenir des réponses directes, logiques et simples aux questions qui suivent.

1. Obligations historiques, morales et juridiques—Des millions de dollars et des centaines d'acres de terres agricoles précieuses ont, à l'origine, été donnés aux chemins de fer en retour de la garantie d'un service voyageurs et marchandises permanent. Lorsque le gouvernement du Canada a repris les différentes petites lignes ferroviaires et constitué les Chemins de fer Nationaux, ne devait-il pas assumer l'obligation morale et juridique de fournir un service permanent?

2. Le transport du courrier a arbitrairement été retiré aux trains de voyageurs au profit des camions de transport postal, il y a quelques années. Cependant, le transport du courrier par train rentabilisait à lui seul les services ferroviaires. Pourquoi a-t-il pris cette mesure rétrograde?

3. L'économie d'énergie compte-t-elle autant qu'on le clame? Quel mode de transport dépense le plus d'essence: l'avion, l'autobus, les voitures innombrables encombrant les autoroutes ou un train Southampton-Toronto comprenant 300 personnes?

4. Si le prix élevé actuel de l'essence doublait, ce qui semble maintenant fort possible, quelle serait la façon la plus économique de voyager entre Owen Sound (Ont.) et Toronto, par auto ou par train?

4. Qu'est-ce qui importe le plus ou devrait avoir préséance? Diminuer les accidents d'auto et sauver des vies en exploitant

Bailiner from Kincardino to Toronto or the Continuing Increased Use of Automobiles with mounting traffic deaths.

6. In a world of many starving peoples, which comes first the Preservation of Southern Ontarios Valuable Rich Farm land, or the building of more concrete death strips known as super highways.

7. Which disperses more carbon monoxide, etc. into our Already Poliuted Atmosphere. A Railiner from Southampton to Toronto, or 300 cars ont he crowded highways.

8. In early June 1972 the important Transport Committee of the House of Commons withna Majority of Liberal Members unanimously recommended to the Government of Canada the Adoption of its Recommendation to Restore All The Rail Passenger Service, which had been unilaterally totally eliminated on Nov. 1/1970. Four years later, we still have not seen any action on this report, nor even an acknowledgement from Government of its existence. Why or more significantly, Why not.

9. Moral Obligation-Tens of thousands of area citizens are being deprived of rail passenger service for which our forefathers gave hundreds of thousands of dollars in cash, and many thousands of valuable acres of land.

10. Ecology Factor—Using trains saves constructing more expensive highways, saves valuable farm land, and dramatical cuts air pollution so noticeable in car congested large cities.

11. Saftey factor—Rail passenger service eliminates completely to the exact extent of its use the grim carnage and death on our over-crowed highways.

12. Personal economy—Traveling, for example from Kincardine to Toronto, would allow a person to go in comfort, saving time and money for gasoline, and freedom from expensive parking charges.

13. Energy Factor—Rail passenger service would help immensely in the conservation of dimishind reserves of gasolene, and farm land which would be used for air stipes.

During the last Federal election campaign, the Libral Party pledged a new deal in restoring rail service—so that our fair country would not become submerged in mile after mile of solid and expensive concrete.

We sincerely request your active support in this matter, which concerns the area from Stratford to Godrich, Kincardin Southampton, Owen Sound. Through Palmerston Ont. to Guelph and Toronto. We ask you to urge the Prime Minister, and the Minister of Transport, to implement immediately the unanimous recommendation of the Parliamentary Transport Committee of June 1972—to resore the rail passenger service soabruptly and thoughtlessly discontinued in November, 1970. We wish your assistance in this urgent matter and hasten to

un service ferroviaire entre Kincardine et Toronto ou permettre l'accroissement du nombre d'automobiles et des décès de plus en plus élevés causés par la route?

6. Dans un monde où la famine est le lot de bien des peuples, qu'est-ce qui prévaut? Préserver les terres agricoles, riches et fertiles, du sud de l'Ontario ou construire d'autres chemins de la mort appelés autoroutes?

7. Qu'est-ce qui répand le plus de monoxyde de carbone dans notre atmosphère déjà polluée? Un train de Southampton à Toronto ou 300 automobiles sur les routes encombrées?

8. Au début de juin 1972, l'important Comité des transports de la Chambre des communes, comprenant une majorité de libéraux a recommandé à l'unanimité au gouvernement du Canada d'adopter sa proposition visant le rétablissement de tous les services ferroviaires voyageurs, qui avaient unilatéralement été complètement éliminés le 1er novembre 1970. Quatre ans plus tard, nous n'avons encore vu aucune mesure prise à la suite de ce rapport, ni même la reconnaissance de son existence par le gouvernement. Pourquoi ou plutôt pourquoi pas?

9. Obligation morale—Des dizaines de milliers de citoyens de la région sont privés d'un service ferroviaire voyageurs pour lequel nos ancêtres ont donné des centaines de milliers de dollars et de nombreux milliers d'acres de terre précieuse.

10. Écologie—Le recours aux trains évite la construction d'autres autoroutes coûteuses, sauve des terres agricoles précieuses et diminue énormément la pollution de l'air, si apparente dans les villes congestionnées par les voitures.

11. Sécurité—Le service ferroviaire voyageurs élimine dans la proportion même de son utilisation le carnage et la mort inexorables causés par nos autoroutes encombrées.

12. Économie personnelle—Les trains, comme ceux de Kincardine à Toronto, permettraient aux gens de voyager confortablement tout en épargnant du temps et de l'argent sur l'essence et les frais de stationnement.

13. Économie d'énergie—Un service ferroviaire voyageurs contribuerait énormément à l'économie des réserves pétrolières qui vont en diminuant et à la conservation des terres agricoles susceptibles d'être transformées en pistes d'aviation.

Au cours de la dernière campagne électorale fédérale, le parti libéral s'est engagé de nouveau à rétablir le service ferroviaire—pour que notre pays ne soit pas submergé sous des milles et des milles de béton résistant et coûteux.

Nous vous demandons sincèrement de nous appuyer activement dans cette affaire, qui concerne la région de Stratford à Godrich, de Kincardine, de Southampton, de Owen Soud, en passant par Palmerston (Ont.), jusqu'à Guelph et Toronto. Nous vous demandons d'inciter le Premier ministre et le ministre des Transports à mettre en œuvre la recommandation unanime du Comité parlementaire des transports de juin 1972, c'est-à-dire de rétablir le service ferroviaire voyageurs interrompu de façon brusque et irréfléchie en novembre 1970. Nous réclamons votre aide dans cette question urgente, en nous empressant de vous rappeler que ce qui touche un Canadien et

remind you that what effects one Canadian, and one part of our country, affects all Canada, and all Canadians.

Yours for restored passenger service.

Robert S Cherry, and Jack White.
Committee for Rail Service.

Robert S. Cherry
215 Queen St South
Box 384
Palmerston, Ont.
N0G 2P0
Teles. 343-2600

Jack White
Box 669
Kincardine.
Ontario.
N0G 2G0
396-2747

GOVERNMENT GIVETH MAIL
GOVERNMENT TAKETH SERVICE

Feb 4/1975

TO MEMBERS
HOUSE OF COMMONS
OTTAWA, ONT.

In June of 1972 Railway Transport Commission hold meetings in South Western Ontario to hear briefs from large numbers of citizens of this area, Members of that committee were members of the House of Commons and they recommended to the house that all Mail service be restored at once Since that time many members have brought this subject up in the House many times, ans the Minister of Transport gave them the brush off. During that session of parlement the Prime Minister said that we would have our rail service restored, but when.

In the last two Election tours across the country by the Prime Minister he strongly told the people that we would have rail service back. It shows teh leader of this country does not keep his promises, as same goes for the Minister of Transport Mr. Marchand. In the summer of 1974 he and Mr. Benson ???? of C.T.C. said there would be a meeting held in two city of ??? to ??? the Transport problem of rail service in this area, but it was mover fulfiled, I write many ??? to the Minister but he never give me a ????.

He also said there would be a meeting held with the Federal and Provincial, and municipal levels of government and railway employees, it was never fulfilled, only the Federal and Provincial governments of Transport made who study of rail service, and no municipal or railway employees were invited to the meetings to help make a study of the rail service of this area. It shows what kind of Ministers we have to run the country and make provinces and never fulfil them. Many citizens have written to members of Government as ??? to rail service in this area, but nothing has been done about it.

The study that was made by the two levels of Government were put in such a way that it was hard to understand, I myself can not figure it out it was put in such a way to confuse the public. As Mr. Marchand said the railway is in a holl of a mess. It seems that the C.T.C. is running the railway and not the Government. It is time for a shake up in the C.T.C. as all train derailments and causes were to be made public but they

une partie du pays touche tout le Canada et tous les Canadiens.

Dans l'espérance du rétablissement des services ferroviaires voyageurs, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

Robert S. Cherry et Jack White
Comité des services ferroviaires

Robert S. Cherry
215 sud, rue Queen
B.P. 384
Palmerston (Ont.)
N0G 2P0
Tél. 343-2600

Jack White
B. P. 669
Kincardine
(Ontario)
N0G 2G0
396-2747

SERVICE FERROVIAIRE

Le 4 février 1975

AUX DÉPUTÉS
CHAMBRE DES COMMUNES
OTTAWA (ONT.)

En juin 1972, le Comité des transports par chemin de fer a tenu des audiences dans le sud-ouest de l'Ontario pour entendre des exposés de nombreux citoyens de cette région. Les membres de ce comité, aussi députés de la Chambre des communes, ont recommandé à la Chambre de rétablir immédiatement tout le service ferroviaire. Depuis ce temps, bien des députés ont soulevé, à maintes reprises, la question en Chambre et le ministère des Transports les a éconduit. Au cours de cette séance du Parlement, le Premier ministre a déclaré que notre service ferroviaire serait rétabli, mais quand?

Dans les deux dernières tournées électorales dans le pays, le Premier ministre a réaffirmé son intention aux électeurs de cette région. Cela montre que le chef du pays ne tient pas ses promesses, non plus que le ministre des Transports, M. Marchand. A l'été 1974, lui et M. Benson, de la C.C.T., ont annoncé la tenue d'une réunion dans la ville de Owen Sound pour examiner le problème du transport ferroviaire dans cette région, mais elle n'a jamais eu lieu. J'ai écrit bien des fois au ministre sans jamais obtenir de réponse.

Il avait aussi précisé qu'une réunion comprenant des représentants des gouvernements fédéral et provincial, des municipalités et des employés des chemins de fer, serait convoquée, mais rien n'a été fait. Les gouvernements fédéral et provincial ont effectué seuls une étude des services ferroviaires, sans inviter aucun représentant municipal, ni employé des chemins de fer pour les aider à mener cette étude. Voilà le genre de ministres qui dirigent le pays: ils font des promesses et ne les tiennent pas. Beaucoup de citoyens ont écrit aux députés au sujet du service ferroviaire dans cette région, mais cela est resté lettre morte.

L'étude menée par les deux paliers de gouvernement était difficile à comprendre, même pour moi, et confuse pour le public. Comme l'a dit M. Marchand, les chemins de fer sont dans la pagaille la plus complète. C'est semble-t-il, la C.C.T. et non le gouvernement qui dirige les chemins de fer. Il est temps de secouer la C.C.T. Tous les déraillements et leurs causes devaient être rendus publics, mais ne le sont pas. Depuis

are not. Since June of 1972 there have been between 55 and 60 derailments but the causes of these derailments are not all made public. I myself have been to see some of these derailments and it is not hard to figure what caused them, the railroads are to blame by not keeping the road beds up and cutting down on there track forces. When I was section foreman I had twomen besides myself to look after 14 miles of track besides looking fences and the right of way, now they have two men looking after 30-40 miles of track and besides the right of way which is impossible.

No wonder the railways were saying they were looseing money on rail service, they expect the public to ride in poor coaches and ride on rough track, so it is not the public to blame, it is the railways poor service they were giveing to the public. If the railways to be told to upgrade there tracks and put on better coaches to ride on, you will find the public will be happy to help pay its way, due to the heavy highway traffic and air polution problem. As there are a lot older citizens who do not like to drive there car to the city 100 miles to London 145 to Toronto, many whom I have spoken to would sooner ride the train them dirve, so let us see you do something for them after all it was then and there forefathers that put the railroad where it is to-day, and land was donated and also large sums of money as long as they provided service but were is it to-day, so give them back there mail service, as in this area wer are getting so heavy populated due to the big plants of Ontario Hydro generating plant and the heavy water plant, and no rail service which wo should have nerver been taken away from us, I blame the Railway and the C.T.C. for this rail problem we have to-day, so give us back what is rightly belongs to the public.

Jack White

Jack White
Box 669
Kincardine, Ont.
N0G 2G)

Government Giveth Government Taketh
RAILWAY PASSENGER SERVICE

Jan. 21/75

TO ALL MEMBERS
HOUSE OF COMMONS
OTTAWA ONT.

Dear Sirs.

In November 1970 the Can. Transport Commission gave the Can. Nat. Railway permission to abond a number of rail lines across this country taking passenger service away from our senior citizens who worked and slaved to build this great railroad of ours.

The first part of 1972 a number of citizens rallied together and wrote letters of protest to Government as regards to rail service in Southern and Western Ontario. On June 1 1972 a meeting was held in Walkerton Ontario by the Standing Committee on Transportation to hear briefs from citizens as

juin 1972, on a connu entre 55 et 60 déraillements, mais leurs causes n'ont pas toutes été dévoilées. Je suis moi-même allé voir ces déraillements et il n'est pas difficile de s'imaginer ce qui les a produits. C'est aux chemins de fer que revient la faute de ne pas entretenir les terre-pleins et de réduire ainsi la force des voies. Lorsque j'étais contremaître de tronçons de voie ferrée, j'avais deux hommes, moi mis à part, pour s'occuper de 14 milles de voies ferrées, en plus de surveiller les clôtures et les emprises. Aujourd'hui, deux hommes s'occupent de 30 à 40 milles de voies, en plus des emprises, ce qui est impossible.

Pas étonnant que les chemins de fer affirment que les services ferroviaires leur font perdre de l'argent. Ils comptent que le public voyagera dans des voitures en piètre état et sur des voies cahoteuses. Ce n'est pas le public qui est à blâmer, mais les chemins de fer et leur service lamentable. Si on leur ordonnait d'améliorer leurs voies ferrées et leurs voitures, on constaterait que le public serait heureux de payer sa part, étant donné la circulation routière dense et le problème de pollution atmosphérique. Un grand nombre de citoyens âgés n'aiment pas faire 100 milles en automobile pour se rendre à London ou 145 milles pour aller à Toronto. Les nombreuses personnes à qui j'ai parlé préféreraient le train à l'automobile. Alors, ne les décevez donc pas. Après tout, ce sont eux et leurs ancêtres qui ont fait du chemin de fer ce qu'il est aujourd'hui. Des terres et de fortes sommes d'argent ont été données pourvu qu'un service soit offert. Mais qu'en est-il aujourd'hui? Redonnez-leur donc leur service de transport postal. Cette région devient de plus en plus peuplée en raison des centrales électriques de Hydro Ontario et de l'usine d'eau lourde. Et le service ferroviaire qui n'aurait jamais dû nous être retiré est toujours absent. Je tiens les chemins de fer et la C.C.T. responsables de ce problème que nous éprouvons aujourd'hui. Redonnez-nous donc ce qui appartient de droit à la population.

Jack White

Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ont.)
N0G 2G0

SERVICE FERROVIAIRE VOYAGEURS

Le 21 janvier 1975

A TOUS LES DÉPUTÉS
CHAMBRE DES COMMUNES
OTTAWA (ONT.)

Messieurs,

En novembre 1970, la Commission canadienne des transports a donné aux Chemins de fer Nationaux la permission d'abandonner un certain nombre de lignes ferroviaires dans le pays, retirant ainsi le service voyageurs à nos citoyens âgés qui ont trimé dur à bâtir ce grandiose chemin de fer qui est nôtre.

Dans les premiers mois de 1972, un certain nombre de citoyens se sont ralliés pour envoyer au gouvernement des lettres de protestation concernant les services ferroviaires dans le sud et l'ouest de l'Ontario. Le 1er juin 1972, le Comité permanent des transports tenait une audience à Walkerton

regards to rail service in this part of Western Ontario. This committee recommended to the House of Parliament that rail service be restored as soon as possible.

In October of 1972 you stated on C.K.N.X. T.V. Wingham Ont. Hot Line along with our then M.P. for Bruce when the question was brought up about rail service that we would have our rail service back, but you did'nt say when. Evidently after that the election was over, and in 1973 a large number of M.Ps. across this country brought this subject up in October of that year Oct. 21, 22, 23 as I have copies of their briefs, and nothing has been done since. I have written many letters to the Prime Minister and Mr. Marchand Minister of Transport, also to a number of M.Ps. while Parliament was in session on this subject.

Mr. Prime Minister, when you were travelling across Canada this summer you made promises to the public that rail service would be brought back, as we miss this service very much and I hope you keep your promise as this has gone long enough. Your Minister of Transport has made statements that there would be meetings held in Owen Sound in November 1973 and it has never been fulfilled. He never kept his premise, I wrote to him many times and never got a reply from him. There are many citizens have on there Grandfathers deeds along this line. That the land was donated as long as the Railway provides services. The people own the railroad not C.N.R., so why not give them back there rail service. The C.N.R. said they were looseing money that was there fault for not buying new equipment and keeping the roadbeds up in good shape for citizens to ride on as I told you in my letters to you.

It seems that C.T.C. is running the country and not the members of Parlement as this has been going on for quite a long while. The information I have on this subject was to be put in book form for the public to read they sure would get quite a shock. Now that you and your Minister of Transport have made several promises for Rail service across this country for 1974 and 1975, so let us see it happen in South Western Ontario as there would be a lot of happy faces.

The former Pres. of C.T.C. Jack Pickerskill gave orders to abond a lot of Passenger Trains in 1970 and put C.N.R. in hell of mess and later on he made a statement that he saw a bright future for Rail service. Now on Nov. 28/1974 he makes another statement to phase out passenger railway, you think it was him that owened the Railway and not the public, there has been a lot said about him on that statement and believe you

(Ont.) pour entendre les exposés de citoyens sur le service ferroviaire dans cette région de l'Ontario. Ce comité a recommandé au Parlement que soit rétabli le service ferroviaire dès que possible.

En octobre 1972, vous et notre député de Bruce d'alors, avez, au cours d'une ligne ouverte au poste de télévision C.K.N.X. de Wingham (Ont.), déclaré en réponse à une question que le service ferroviaire serait rétabli, sans préciser quand. Peu après avaient lieu les élections. En 1973, un grand nombre de députés de tout le pays ont soulevé la question, précisément les 21, 22 et 23 octobre, d'après mes exemplaires des exposés. Depuis lors, rien. J'ai fait parvenir de nombreuses lettres au Premier ministre et à M. Marchand, ministre des Transports, tout comme à quelques députés, pendant que siégeait la Chambre.

Monsieur le Premier ministre, au cours de vos déplacements dans le pays cet été, vous avez promis à la population que le service serait rétabli. Ce service nous manque énormément et j'espère que vous tiendrez vos promesses, car nous attendons depuis assez longtemps. Votre ministre des Transports a déclaré que des réunions seraient tenues à Owen Sound en novembre 1973, mais aucune n'a eu lieu. Il n'a jamais tenu ses promesses. Je lui ai écrit à maintes reprises, sans jamais recevoir de réponse. De nombreux citoyens ont des documents de leurs grands-parents selon lesquels des terres ont été données pourvu que les chemins de fer assurent les services. C'est à la population qu'appartiennent les chemins de fer et non aux Chemins de fer Nationaux. Pourquoi donc ne pas leur rendre leur service ferroviaire? Les Chemins de fer Nationaux ont affirmé avoir perdu de l'argent sur ces lignes. C'est à eux qu'en revient la faute, puisqu'ils n'ont pas acheté de nouveau matériel, ni conservé les terre-pleins en bon état, comme le mentionnent les lettres que je vous ai envoyées.

D'après ce qu'on peut voir, c'est la C.C.T. qui dirige le pays et non le Parlement, car cette situation dure depuis fort longtemps. J'avais l'intention de présenter sous forme de livre les renseignements accumulés dans ce domaine, afin de permettre au public d'en prendre connaissance. Il en serait sûrement fort étonné. Vous et le ministre des Transports avait fait, dans tout le pays, plusieurs promesses concernant les services ferroviaires pour 1974 et 1975. Si l'on veut voir des gens heureux, qu'on tienne ces promesses dans le sud-ouest de l'Ontario!

M. Jack Pickerskill, ancien président de la C.C.T., a ordonné d'abandoner bon nombre de trains de voyageurs en 1970 et a créé tout un remous chez Chemins de fer Nationaux. Par la suite, il déclarait que les services ferroviaires avaient un brillant avenir. Par ailleurs, le 28 novembre 1974, il annonçait son intention d'éliminer graduellement les services voyageurs. On aurait dit que les chemins de fer lui appartenaient. Cette déclaration a fait couler beaucoup d'encre. Il serait, à mon

me it was rough, I think he better keep quite now that he nothing to do with the C.T.C. or C.N.R.

It has been said that Otto Lang will become Minister of Transport if so the C.N.R. will be in a dam site worse mess for Rail service in this country. Come next Election there will be a lot of people will change there vote and this talk is very strong believe me I hear this every day. So do something for the senior citizens of this country and give them back there rail service no railroad ever made money not even the famouse Japan flyer it went something like $15,000,000 the first year in the red. Now come C.P.R. never pays Provincial tax since 1845 and C.N.R. does they sure get the gravy, let us see you members do something about rail service.

Jack White

Jack White
Box 669
Kincardine, Ont.

C.CP. J. W.

Mar. 6/1973

Mr. David Lewis, N.D.P., M.P.
Dear sir,

I wrote to all you gentlemen on Feb. 17/1973 regarding our Rail service in this part of Western Ontario, and I have had no word from either of you gentlemen. I must say that you have no regards to our senior citizens in regards to transportation. Surely they deserve consideration on this matter. I find out that you are spending all kinds of money on a lot of other things, but not to put our rail service back for our senior citizens to enjoy which is rightly theirs.

I stated before in my statement to the commission on June 1/1972 in Walkerton, Ont. that the C.N.R. downgraded their track to discourage the public from riding on the trains. Here is a copy of a statement made by Transport Commission, also by a farmer in that area which goes to show that the Railway Company needs to be shook up a bit, and order all railways to upgrade their tracks, and better equipment to ride on for the public use.

I also stated that all railway stations be left where they are standing until such time till we have our rail service back again. When I speak I speak for all citizens in this area that they would be more than pleased if they had Rail service back again so they could travel to the cities, and to see their families all across our country. So gentlemen let us see you do something for them.

Yours truly

Jack White.

Jack White
Box, 669
Kincardine, Ont.
N0G 2G0

C.Cp.

avis, mieux de se taire, puisqu'il n'appartient plus ni à la C.C.T., ni aux Chemins de fer Nationaux.

On prétend que M. Otto Lang sera le prochain ministre des Transports. Si tel était le cas, les services ferroviaires seraient encore en plus mauvaise posture qu'actuellement. Que vienne la prochaine élection et bien des gens «vireront capot». C'est, croyez-moi, fort vrai, car je l'entends tous les jours. Redonnez donc aux citoyens âgés de ce pays leurs services ferroviaires. Aucun chemin de fer n'a jamais fait de bénéfice, même pas le fameux train japonais qui a, la première année, accusé un déficit de $15,000,000. D'ailleurs, pourquoi le CP n'a-t-il jamais versé d'impôt provincial depuis 1845 alors que le CN en paie? Il a sûrement trouvé le filon. Messieurs, mettez-vous à la tâche et rétablissez les services ferroviaires.

Jack White

Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ont.)

C.CP. J. W.

Le 6 mars 1973

Monsieur David Lewis N.P.D. député
Messieurs,

Je vous ai écrit à vous tous messieurs, le 17 février 1973, au sujet de nos services ferroviaires dans cette partie de l'ouest de l'Ontario, sans recevoir aucune réponse de votre part. Je dois ajouter que vous ne vous préoccupez nullement du transport des citoyens âgés. Ils méritent sûrement votre attention dans cette affaire. Je constate que vous dépensez beaucoup d'argent à bien autre chose que le rétablissement des services ferroviaires qui permettraient à nos citoyens âgés de profiter de ce qui leur revient de droit.

J'ai déclaré auparavant, dans mon exposé devant le Comité permanent le 1er juin 1972 à Walkerton (Ont.), que les Chemins de fer Nationaux avaient laissé leurs voies se détériorer pour décourager la population de prendre le train. Vous trouverez ci-joint copie d'une déclaration du Comité des transports ainsi que celle d'un agriculteur de la région, selon lesquelles il faut secouer l'indifférence des Chemins de fer et leur ordonner d'améliorer leurs voies et le matériel destiné au public.

J'ai aussi ajouté qu'il fallait conserver toutes les gares ferroviaires telles quelles jusqu'au moment où nos trains seront remis en service. Je parle au nom de tous les citoyens de cette région qui seraient des plus heureux de voir leur service ferroviaire rétabli, ce qui leur permettrait de se rendre dans les villes et d'aller visiter leur famille dans tout le pays.

Dans l'espérance que vous voudrez bien faire votre part pour eux, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Jack White

Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ont.)
N0G 2G0

February 17, 1975

Mr. Jack White
Box 669
Kincardine, Ontario

Dear Mr. White,

This will acknowledge receipt of your two circular letters to Members of Parliament, respectively dated January 21 and February 12, concerning the restoration of the Rail Passenger Service in Southwestern Ontario.

Please be assured that, as indicated in the Speech from the Throne, it is the firm intention of the government to ensure the ability of the existing transportation system to meet present and future growing demands for passenger service. The Ministry is, at the present time, involved in redefining a policy with respect to rail passenger service. Such a policy must take into account the role of the various transportation modes in providing a proper level of service of the Canadian public. It is too early at this time to determine whether the rail mode can provide the level of service you require. I would like to point out to you that Southwestern Ontario is being singled out as one early candidate for any improvement in the integration of the various transportation modes to provide a reasonable service.

Yours sincerely,

Roger Charbonneau
Senior Administrative Officer

Le 17 février 1975

Monsieur Jack White
Boîte postale 669
Kincardine (Ontario)

Monsieur,

La présente a pour objet d'accuser réception de vos deux lettres circulaires envoyées aux députés, respectivement le 21 janvier et le 12 février, concernant le rétablissement des services ferroviaires dans le sud-ouest de l'Ontario.

Soyez assuré que, comme le mentionne le discours du trône, le gouvernement a la ferme intention de veiller à ce que le réseau de transport actuel soit en mesure de satisfaire la demande croissante présente et future en sevices voyageurs. Le Ministre s'occupe, à l'heure actuelle, de redéfinir une ligne de conduite en matière de services ferroviaires voyageurs. A cette occasion, on doit tenir compte du rôle joué par les différents modes de transport dans la prestation d'un service de qualité à la population canadienne. Il est encore trop tôt pour établir si le train peut offrir la qualité de service voulue. Je tiens à souligner que le sud-ouest de l'Ontario est choisie pour profiter, parmi les premiers, des améliorations éventuelles à l'intégration des différents modes de transport.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Roger Charbonneau
Agent administratif supérieur

APPENDIX "14-O"

WINNIPEG TO FARLANE
CAMPING AND RECREATIONAL ASSOCIATION

March 27, 1984

The Clerk,
Standing Committee on
Transport and Communications,
The Senate,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A4

Re: Enquiry into the National Rail Passenger Service provided to Canadians by Via Rail Canada Inc.

Dear Sir:

I am writing on behalf of the Winnipeg To Farlane Camping and Recreational Association.

We are pleased to advise you that after many years of meetings and extensive correspondence on the subject of continuing usable rail service between Winnipeg, Manitoba and Farlane, Ontario that the decision was taken to provide *continuing* usable service for the rail passengers in this area.

We are very pleased with the end result and wish to advise you that the continuing process of discussions, meetings and consultations between all parties including Via Rail, the Minister of Transport and both Manitoba and Ontario officials has resulted in a satisfactory solution for all those involved.

We attach a copy of Via Rail Canada Inc. letter dated February 21, 1984 which sets out the proposed schedule of service that resulted from our continuing discussions with all parties. We are now waiting for confirmation that the proposed schedule will continue on an ongoing basis and not end by May, 1985.

During the December, 1983 Press Conference held by the Minister of Transport and Via Rail, it was announced that the service, as outlined in the February 21, 1984 letter, would be implemented on a continuing basis.

We are certainly appreciative of the fact that we, as passengers, have now the assurance that we will have usable rail access to the foreseeable future.

Throughout our continuing discussions, it was difficult at times to be satisfied that the passengers were being given the rail service that was required to meet their needs. Often, prior to our obtaining the present result, it appeared that no consideration was given at all to the actual users.

The purpose of this letter is to confirm to you that, in our opinion, the consultative practice, discussions and meetings have resulted in our becoming aware that Via Rail, in fact is very interested in meeting the needs of the users within their economic guidelines.

On the basis that we will be receiving a confirmation from Via Rail that our required service will be of a long term basis, it is not our intention to make a formal submission to the

APPENDICE «14-O»

WNNIPEG TO FARLANE
CAMPING AND RECREATIONAL ASSOCIATION

Le 27 mars 1984

Le secrétaire,
Comité permanent des
transports et communications
Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Objet: Enquête sur les services ferroviaires voyageurs nationaux offerts aux Canadiens par Via Rail Canada Inc.

Monsieur,

La présente est rédigée au nom de la Winnipeg to Farlane Camping and Recreational Association.

Nous sommes heureux de vous informer qu'après bien des années de réunions et de correspondance intensive au sujet d'un service ferroviaire utilisable en permanence entre Winnipeg (Manitoba) et Farlane (Ontario), il a été décidé d'offrir un service *permanent* aux voyageurs par chemin de fer de cette région.

Nous sommes fort satisfaits du résultat final et souhaitons vous informer que le processus continu de discusions, de réunions et de consultation entre toutes les parties, dont Via, le ministre des Transports et les représentants du Manitoba et de l'Ontario, a permis d'arriver à une solution satisfaisante pour tous les intéressés.

Vous trouverez ci-joint copie de la lettre de Via Rail Canada Inc. du 21 février 1984, qui fixe l'horaire de service proposé à la suite de nos discussions constantes avec toutes les parties. Nous attendons maintenant confirmation du maintien de cet horaire après mai 1985.

Au cours de la conférence de presse de décembre 1983, tenue par le ministre des Transports et Via Rail, on a annoncé que le service décrit dans la lettre du 21 février 1984 serait assuré en permanence.

Nous sommes certainement reconnaissants d'avoir, à titre de voyageurs, l'assurance que nous aurons bientôt accès à un chemin de fer utilisable.

Tout au long de nos constantes discussions, il a été difficile, à certains moments, d'être convaincus que les voyageurs recevaient le service ferroviaire en mesure de répondre à leurs besoins. Avant d'en arriver au résultat actuel, il est souvent ressorti qu'on ne tenait absolument pas compte des véritables usagers.

La présente a pour objet de vous confirmer qu'à notre avis, le processus de consultation, les discussions et les réunions nous ont fait voir que la société Via Rail est bien déterminée à satisfaire les besoins des usagers, dans les limites de ses lignes directrices en matière d'économie.

Si l'on tient pour acquis que nous recevrons confirmation par Via Rail du maintien du service voulu à long terme, nous n'avons pas l'intention de présenter un exposé officiel au

standing committee. However, in the event that Via Rail goes contrary to what they have indicated to us, then, we will immediately correspond to the standing committee to make the formal representation. We recognize that this may be after the March 31, 1984 date, as set out in your submission request and we wish this letter to serve as notice that we will be forwarding a submission if we do not receive confirmation from Via Rail as to the longevity or our service.

We are hopeful that the consultative process will end up providing us with the service required and that no submission will be required.

Would you please confirm to us that you have received this letter and acknowledgement that we will be able to make a formal submission, if necessary, after March 31, 1984.

Would you please advise us as to the date, time and location of the enquiry.

Yours very truly,

Winnipeg to Farlane Camping
and Recreational Association.
Peter J. Wintemute, C.A.
100–123 Bannatyne Avenue,
Winnipeg, Manitoba,
R3B 0R3.

c.c. The Honourable Lloyd Axworthy

VIA Rail Canada Inc.
800-191 Broadway
Winnipeg, Manitoba
R3C 3T8

File: M 6405-10 February 21, 1984

Mr. B. Lloyd
Winnipeg to Farlane Camping and
Recreational Association
Revenue Canada Customs & Excise
Audit Supervisor
1300-220 Portage Avenue
P.O. Boc 1022
Winnipeg, Manitoba
R3C 2W2

Dear Mr. Lloyd:

This will confirm our telephone conversation concerning the VIA proposal for service in the Winnipeg to Farlane area.

The current schedule of Trains 7/8 would remain in effect until May, 1984. The last Train # 8 on this schedule would be from Winnipeg on Wednesday, May 16.

On May 19, 1984 Trains 7/8 would revert to their tri-weekly summer schedule:

comité permanent. Cependant, dans l'éventualité où Via Rail ne tiendrait pas ses promesses, nous correspondrions alors immédiatement avec le comité permanent pour faire des représentations officielles. Nous admettons que cela pourrait avoir lieu après le 31 mars 1984, date prescrite dans votre appel d'exposés, et souhaitons que la présente constitue un préavis, si nous ne recevons pas confirmation par Via Rail de la longévité du service.

Nous espérons que le processus de consultation finira par nous fournir le service voulu et que tout exposé sera inutile.

Auriez-vous l'obligeance d'accuser réception de la présente et de confirmer que nous pourrons, le cas échéant, présenter un exposé officiel après le 31 mars 1984. Veuillez, en outre, nous faire connaître la date, l'heure et le lieu de l'enquête.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Peter J. Wintemute, c.a.

Winnipeg to Farlane
Camping and Recreational
Association
100–123, av. Bannatyne
Winnipeg (Manitoba)
R3B 0R3

c.c. L'honorable Lloyd Axworthy

800-191, Broadway
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3T8

N° de réf.: M 6405-10 Le 21 février 1984

Monsieur B. Lloyd
Winnipeg to Farlane Camping and
Recreational Association
Revenu Canada, Douanes et Accise
Superviseur de vérification
1300-220, av. Portage
B.P. 1022
Winnipeg (Manitoba)
R3C 2W2

Monsieur,

La présente a pour objet de confirmer notre conversation téléphonique concernantla proposition de service de VIA dans la région de Winnipeg à Farlane.

L'horaire actuel des trains 7 et 8 restera en vigueur jusqu'en mai 1984. Le dernier train inscrit sur cet horaire partira de Winnipeg le mercredi 16 mai.

Le 19 mai 1984, les trains 7 et 8 reprendront leur horaire d'été de trois semaines.

Lv Winnipeg	2000	Tuesday, Thursday, Saturday
Ar Capreol	2130	Wednesday, Friday, Sunday
Lv Capreol	1000	Tuesday, Thursday, Saturday
Ar Winnipeg	0915	Wednesday, Friday, Sunday

For sixteen (16) weeks effective Friday, May 18, 1984 from Winnipeg, the "Campers' Special" to Farlane will operate on the following weekends:

FROM WINNIPEG	FROM FARLANE
May 18, 25	May 21, 27
June 1, 8, 15, 22, 29	June 3, 10, 17, 24, July 2
July 6, 13, 20, 27	July 8, 15, 22, 29
August 3, 10, 17, 24, 31	August 6, 12, 19, 26, September 3

Effective September 7, 1984 VIA proposes to implement a new service which would operate until May 1985. In other words, the Campers' Special Trains will operate from the Victoria Day Weekend to the Labour Day Weekend inclusive and the proposed new service would be in effect for the balance of the year. This service will originate at Winnipeg and Capreol respectively two (2) days a week and operate as through trains. The train will also operate and additional cycle in each direction from Winnipeg and Capreol. However, a layover period will occur at Armstrong in order to facilitate the handling of the "Farlane Campers" on Friday and Sunday nights. The proposal for the new service is as follows:

1. Train 8: will depart Winnipeg at 800 Monday and Thursday and operate through to Capreol arriving Capreol Tuesday and Friday.

2. Train 7: will depart Capreol at 1000 Monday and Wednesday and operate through to Winnipeg arriving Winnipeg at 0195 on Tuesday and Thursday.

3. Train 8: will depart Winnipeg at 1800 Friday and operate to Armstrong arriving at 0400 Saturday.
This train will depart Armstrong at 0800 Sunday and operate to Capreol arriving at 2130.

4. Train 7: will depart Capreol at 1000 Saturday arriving Armstrong at 2359.
This train will depart Armstrong at 1300 Sunday and arrive at Winnipeg at 1000.

5. The arrival and departure times are suggested schedules and minor modifications may be necessary.

A submission outlining this proposal will have to be made by VIA Rail Canada to the Canadian Transport Commission for necessary authority to operate in this manner.

Dép. Winnipeg	2000	Mardi, jeudi, samedi
Arr. Capreol	2130	Mercredi, vendredi, dimanche
Dép. Capreol	1000	Mardi, jeudi, samedi
Arr. Winnipeg	0915	Mercredi, vendredi, dimanche

A compter du vendredi 18 mai 1984 au départ de Winnipeg et ce, pendant seize (16) semaines, le train «spécial des campeurs» à destination de Farlane sera en service les fins de semaine suivantes:

DE WINNIPEG	DE FARLANE
18, 25 mai	21, 27 mai
1er, 8, 15, 22, 29 juin	3, 10, 17, 24 juin, 2 juillet
6, 13, 20, 27 juillet	8, 15, 22, 29 juillet
3, 10, 17, 24, 31 août	6, 12, 19, 26 août, 3 septembre

A compter du 7 septembre 1984, VIA propose de mettre en œuvre un nouveau service jusqu'en mai 1985. Autrement dit, l'horaire des trains spéciaux des campeurs s'appliquera de la fin de semaine de la fête de Victoria à celle de la fête du Travail inclusivement et le nouveau service proposé sera en vigueur le reste de l'année. Des trains directs partiront de Winnipeg et de Capreol deux (2) fois par semaine et feront aussi le trajet en sens inverse. Cependant, on a prévu une période d'arrêt à Armstrong pour faciliter le mouvement des «campeurs de Farlane» les vendredi et samedi soirs. Voici le nouveau service proposé:

1. Train 8: départ de Winnipeg à 20h les lundi et jeudi et arrivée à Capreol les mardi et vendredi.

2. Train 7: départ de Capreol à 10h les lundi et mercredi et arrivée à Winnipeg à 1h59 les mardi et jeudi.

3. Train 8: départ de Winnipeg à 18h le vendredi et arrivée à Armstrong à 4h le samedi.
Départ de Armstrong à 8h le dimanche et arrivée à Capreol à 21 h 30.aL

4. Train 7: départ de Capreol à 10h le samedi et arrivée à Armstrong à 23h59.
Départ de Armstrong à 13h le dimance et arrivée à Winnipeg à 22h.

5. Les heures de départ et d'arrivée proposées pourraient être légèrement modifiées au besoin.

VIA Rail Canada devra présenter cette proposition à la Commission canadienne des Transports pour obtenir l'autorisation nécessaire.

Please let us have your concurrence to this proposal at the earliest possible opportunity.

Yours very truly,

R. L. Stotts
Regional Manager
Station Sales & Services
VIA West-Winnipeg

W. B. Gunhouse
Manager
Transportation
VIA West-Winnipeg

Veuillez nous faire savoir, à la première occasion, si vous approuvez cette proposition.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le gestionnaire régional,
Gares—Ventes et services
VIA ouest-Winnipeg

R. L. Stotts

Le gestionnaire,
Transports
VIA ouest-Winnipeg

W. B. Gunhouse

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, June 20, 1984

Issue No. 15

Fifteenth Proceedings on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

INTERIM REPORT OF THE COMMITTEE

entitled:

Rail Passenger Services in Canada— Are we on the right track?

Deuxième session de la
Trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le lundi 20 juin 1984

Fascicule nº 15

Quinzième fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

RAPPORT PROVISOIRE DU COMITÉ

intitulé:

Le service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada— Sommes-nous sur la bonne voie?

Membership of the Committee

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable James Balfour, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams, Willie	Muir, Robert
Bielish, Martha	*Olson, H.A.
Bonnell, M. Lorne	Perrault, Raymond J.
*Flynn, Jacques	Riley, Daniel
Graham, Alasdair	Stewart, John B.
Macdonald, John M.	Stollery, Peter

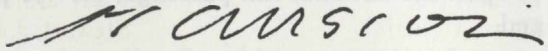
*Ex Officio Members

Note: The Honourable Senators Cottreau, Hastings, LeMoyne and Lucier also served on the Committee at various stages.

REPORT OF THE COMMITTEE

The Standing Senate Committee on Transport and Communications which was authorized to enquire and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc., has, in obedience to its Order of Reference of 19 January 1984 proceeded to that inquiry and now presents its Report entitled: "Rail Passenger Services in Canada — Are we on the right track?"

Respectfully submitted,



LEOPOLD LANGLOIS,

Chairman

Order of Reference

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, January 19, 1984:

With leave of the Senate,

The Honourable Senator Riley moved, seconded by the Honourable Senator Balfour:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; and

That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

CHARLES A. LUSSIER
Clerk of the Senate

Acknowledgements

During the past four months the Standing Senate Committee on Transport and Communications held public hearings, *in camera* meetings and conducted extensive studies of Amtrak facilities and operations in the United States.

The Committee received cooperation from the Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy; from officials of VIA Rail Canada Inc.; from officials and staff of the Ministry of Transport and the Canadian Transport Commission; and from all other witnesses who appeared before the Committee, a complete list of whom is appended to this Report.

In carrying out its mandate, the Committee toured and received comprehensive briefings on Amtrak facilities during the month of April. The members wish to express their gratitude to the Amtrak officials in Chicago, Beech Grove, Washington D.C., New York, Mobile and New Orleans for their efforts in making the Committee's visit both worthwhile and enjoyable. In particular, the Committee wishes to thank Mr. Graham Claytor, President, Amtrak; Mr. James H. English, Vice-President, Government Affairs; Mr. Robert Gall, Vice-President, Marketing; Mr. Wilfred Leatherwood, Manager, State and Local Services; Ms. Diane Elliot, Director, Corporate Communications; Mr. R. Preski, Head of Maintenance, Chicago Maintenance Terminal; and Mr. W.A. Barrick, General Manager, Beech Grove Heavy Repair and Rebuilding Facility for their efforts.

The Committee believes that special mention should be made of the contribution of Mr. Jim Barber, Director, Intergovernmental Affairs for Amtrak, who on short notice arranged and co-ordinated the tour and briefings, and who worked closely with the Committee and its staff in preparation for, as well as during its visits. Without his extraordinary and professional efforts on our behalf this portion of our study would not have been as valuable as it was for the Committee. His collaboration and efforts are greatly appreciated.

The Committee also acknowledges the assistance provided by the Canadian Embassy in Washington D.C. and the Canadian Consulates in New York, Chicago, Atlanta and New Orleans for its travel in the United States.

Special mention must also be made of the contributions of the Committee's staff. The Committee expresses its appreciation to Mr. André Reny, Clerk of the Committee, who facilitated the administrative aspect of our work — particularly the arrangements for travel, hearings and the co-ordination of witnesses. The Committee is also indebted to John Christopher, Research Officer, from the Research Branch of the Library of Parliament, who provided the expertise and did the research necessary to provide the basis of the findings and recommendations for this report.

TABLE OF CONTENTS

Recommendations

VIA RAIL LEGISLATION

1. The Committee recommends that legislation be enacted by the Parliament of Canada at the earliest possible time to establish VIA Rail on its own statutory basis with a mandate to provide a sound and efficient national rail passenger system.

2. The Committee recommends that the ACT include a clear statement of the Government's policy regarding VIA's provision of rail passenger service.

3. The Committee recommends that the ACT include provisions authorizing VIA Rail to own, manage, and operate intercity passenger trains, and/or contract for the operation of passenger trains and, that insofar as it is practicable, VIA Rail shall directly operate and control all aspects of its rail passenger service.

4. The Committee recommends that the ACT include the establishment of specific service commitments for rail passenger services with a time-frame for their implementation.

5. The Committee recommends that the ACT include provisions for VIA Rail to enter into agreement(s) with parties for the provision of passenger rail services if the need arises.

6. The Committee recommends the establishment of a Joint Parliamentary Committee on transportation to report, within two years of the enactment of the legislation, on the effectiveness of the ACT and to propose any changes it deems necessary.

OPERATING CONTRACTS AND COSTING PROCEDURES

7. The Committee recommends that under the ACT, VIA Rail be given the power to negotiate operating contracts with the railways employing the concept of short-term avoidable costs and that in the event of failure to reach a satisfactory voluntary agreement, VIA Rail shall have the right to appeal to the CTC for arbitration.

8. The Committee recommends that the operating contracts between VIA Rail Canada Inc. and the railways be based on a flat rate costing methodology where each costing element is paid for by a fixed monthly payment to the maximum extent possible — with provisions for amendments to allow for changes in such items as wages and the level of services.

9. The Committee recommends that VIA Rail, in order to better negotiate contracts, be given the right to complete access to the railways' financial and operational records for detailed studies prior to negotiating a new contract, including post-audits of billings and payments.

10. The Committee recommends that VIA Rail Canada be required by law to keep all costing data confidential.

11. The Committee recommends that until such time as these contract and costing recommendations have been implemented, VIA Rail be given full access to the 1981 CTC audit report of CP service charges to VIA Rail and all subsequent audit reports of both operating railroads.

SUBSIDIES FOR PASSENGER RAIL SERVICE

Competition

12. The Committee recommends that the Standing Senate Committee on Transport and Communications, or the Joint Parliamentary Committee (referred to in recommendation 6) conduct, at its earliest possible convenience, a complete study into the subsidy question with the view to determining how much the various transportation modes are subsidized. This study would determine whether or not one mode has an unfair competitive advantage over another mode and cite recommendations to redress any inequities.

Cost Recovery

13. The Committee recommends that, within a VIA Rail Canada Act, appropriate levels of subsidy be established together with the attendant levels of service that should be provided by VIA Rail.

PASSENGER RAIL SERVICE

Maintenance Centres

14. The Committee recommends that in order for VIA Rail to have complete control over its maintenance facilities, the work done in them, and the costs incurred in such work, consideration be given to having VIA Rail employees carry out such duties. This may involve the transfer of employees and/or the hiring of new employees.

Railcar Rebuilding

15. The Committee recommends that the rebuilding of heritage rail cars, including the conversion from steam to electric power, be undertaken by VIA Rail in order to upgrade equipment and increase the usable inventory of the railway especially for use in off-corridor service. Consideration should also be given to establishing a facility where this work could be done by VIA Rail employees under direct control of VIA rather than being contracted out.

16. The Committee recommends that in addition to the rebuilding of heritage cars, the program to develop a prototype train set for use in Western Canada and Atlantic Canada proceed with the greatest possible dispatch. The car rebuilding program should not be viewed as replacing the need for new equipment for off-corridor use but rather as an interim measure until new equipment is developed.

Priority of Passenger Trains

17. The Committee recommends that railway sidings be lengthened where necessary to handle long freight trains in order to give passenger trains priority when "meets" occur.

18. The Committee recommends that under the ACT, passenger trains be given priority over freight trains in the use of trackage to the greatest extent possible.

19. The Committee recommends that the ACT establishing VIA Rail Canada allow for incentives and penalties to be assessed within the operating contracts between VIA Rail and the railways for attaining (or not attaining) on-time performance standards.

Labour

20. The Committee recommends that Labour be actively included in VIA Rail's design and testing of new equipment in order to provide the railway and the customer with the best possible trains.

21. The Committee recommends that a railway labour representative sit on the Board of Directors of VIA Rail in order to provide more direct input from employees for the overall benefit of passenger rail service.

Route Development

22. The Committee recommends that VIA Rail, under a new VIA Rail Canada Act, be required to develop a comprehensive plan for the improvement of all inter-city rail passenger transportation, including route structure, level of service, and types of equipment to be used. This should be submitted to Parliament expeditiously, with route abandonments subject to CTC approval only after an adequate public hearing process has been completed.

MARKETING FUNCTIONS

23. The Committee recommends that VIA Rail institute a policy whereby a larger number of agencies have authority to sell and distribute VIA Rail tickets. One way this could be done is by linking travel agencies to a computer ticketing operation such as is used by Air Canada.

24. The Committee recommends that the telephone inquiry and reservation system that is presently employed by VIA be upgraded.

VIA-AMTRAK SERVICES

25. The Committee recommends that, in consultation with Amtrak, VIA Rail actively undertake studies to improve and expand rail links and/or joint services between Canada and the United States.

RESTORATION OF PASSENGER TRAIN SERVICES

26. The Committee recommends that the Atlantic Limited linking Central Canada through Sherbrooke, Quebec, and southern New Brunswick to Halifax be restored immediately.

Rail Passenger Services in Canada — Are we on the right track?

FOREWORD

On 6 July 1982 the Standing Senate Committee on Transport and Communications presented its Interim Report on Passenger Rail Service provided by VIA Rail Canada Inc. It was noted then that the Committee would require more time to complete its study of this complex subject. After conducting further examination under a new order of reference, the Committee is still of the opinion that further investigations and hearings, especially in the areas of costing, government subsidies, and provision of regional passenger services are required in order to fulfill its mandate. For this reason, the Committee is presenting another interim report. If the current parliamentary session is not ended by prorogation, the Committee will continue its investigations.

In this interim report the Committee outlines what has occurred since July 1982 in the rail passenger field. As well, it describes those areas that it believes requires urgent attention if Canada is to have a truly adequate rail passenger system. In doing this, the Committee recognizes that many of the recommendations presented in this report are intertwined and dependent on each other. Because of this, the recommendations presented here should be viewed in their totality and not as separate elements which can be implemented on a piecemeal basis. Their maximum effect can only be attained if they are implemented as a total package for the improvement of Canada's rail passenger system. The Committee also recognizes that many of the recommendations require the enactment of VIA Rail legislation (i.e., a VIA Rail Canada Act) if they are to have the desired impact on the passenger rail system.

INTRODUCTION

On 19 January 1984 the Standing Senate Committee on Transport and Communications received its order of reference from the Senate of Canada which reads as follows:

> That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc; and
>
> That the papers and evidence received and taken on the subject in the first session of the present Parliament be referred to the Committee.

Pursuant to this reference the Committee began its hearings on 21 February 1984 and heard witnesses with varying concerns regarding national rail passenger services. Included in this process was an extensive examination and tour of Amtrak's operations and facilities in

the United States during the month of April.[1] This enabled the Committee to compare and contrast our passenger rail system with one which started from much the same beginnings and which has evolved into an efficient passenger rail corporation. This report attempts to deal with the concerns that were raised before the Committee in a fair and accurate manner and to provide recommendations and suggestions to ensure that a sound and viable passenger rail system is established.

SHOULD VIA RAIL EXIST?

The title of this report is not intended to be facetious. It reflects the Committee's concern about the future of passenger rail transport in Canada. An atmosphere of uncertainty has been created in many regions of Canada that perhaps there really is no future for this type of transportation system. The long history of poorer and poorer passenger service and the service cutbacks announced by the Government in 1981 caused this uncertainty and put the future of passenger rail transportation in doubt.

Recent problems, especially during the Christmas period in December 1983 with equipment breakdowns resulting in long delays, have been viewed as indications that VIA Rail still is not committed to providing an adequate rail service. The Committee believes that underlying the whole issue of passenger rail transportation is the question of whether or not the Government is committed to the existence of VIA Rail, or even to passenger rail services. As stated in its first interim report, the Committee is still of the opinion that a modern and efficient railway passenger system can and should be provided and continue to play an important role in Canada's transportation future.[2]

Are we "on the right track" to the achievement of this goal? The Committee believes that some advances have been made in a positive direction but that much more needs to be done. It feels that with proper Government initiatives, sound management practices and necessary powers, VIA Rail Canada Inc. can provide Canadians with a good rail passenger system.

CHANGES IN PASSENGER RAIL SERVICES SINCE JULY 1982

While the Committee heard much testimony on what is wrong with Canada's passenger rail system, it also received testimony highlighting improvements that have taken place since its interim report in July 1982. In testimony presented by the Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, and by Mr. Pierre Franche, President of VIA Rail Canada Inc., on 21 February 1984, some of these improvements were noted.[3] These include:

---

[1] Issue #5 of the Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications (30 April 1984) provides a report of the Committee findings during this investigation.

[2] Senate of Canada, Interim Report on Passenger Rail Service Provided by VIA Rail Canada Inc., 6 July 1982, p. 2.

[3] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Senate on Transport and Communications, 21 February 1984, Issue No. 1.

— the development of a five-year capital program for VIA to better enable it to invest in the improvement of its facilities and services;

— Government funding to VIA Rail of approximately $300 million for the development of four new maintenance facilities to be located at Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg to enable it to have better maintenance operations at lower cost;

— with the assistance of the Department of Regional Industrial Expansion, the Department of Transport announced a $40 million program to develop a new prototype train set for use in the Atlantic provinces and Western Canada;

— consultations in various locations in Canada with a view to restoring some passenger services that were done away with in 1981. This has resulted in the restoration of the Northern Continental Line between Winnipeg and Edmonton with extension to Vancouver via Jasper in the fall of 1985 and a two-year trial program for the Moncton/ Edmundston line in New Brunswick;

— the establishment of special fares (e.g., student discounts) and a series of tour packages by VIA Rail;

— a growing climate of cooperation between VIA, CN and CP on common issues;

— the upgrading of a number of railway stations by VIA, the most important being the Gare du Palais in Quebec City (which is leased by VIA);

— discussions by VIA with CN, CP and Transport Canada about a plan to transfer all the key railway stations to VIA's control and management — this has resulted, subject to Treasury Board approval, in VIA signing agreements to buy the Trois-Rivières and Winnipeg stations;

— the delivery of the second order of Light Rapid Comfortable Trains (LRCs) which is expected by early 1985, for service in Central Canada;

— the establishment of a customer service training program for VIA employees to improve service to the public; and

— the completion by VIA of a three-year study on high-speed passenger rail service in Canada's more densely-populated corridors. Subject to detailed engineering and market studies, VIA feels that a high-speed train service could be established in the Quebec-Windsor corridor and be operated at a profit.

The Committee recognizes the value of these efforts and commends the Government and VIA Rail for these actions. However, it also notes that some matters raised in its earlier report have not been addressed and submits that additional major initiatives must be taken if rail passenger services are to be substantially improved. The following sections of this report will deal with those initiatives.

VIA RAIL LEGISLATION

The Committee recommended in its previous report that legislation be enacted to provide VIA Rail Canada Inc. with a clear and all-encompassing statutory framework. This still has not been done.

In the hearings leading to its first interim report, the Committee heard evidence of the positive effects that legislation had in the creation of Amtrak in the United States. This view was reinforced during its recent study of Amtrak's operations. That railroad has a statutory basis with its duties and powers clearly defined. Recent testimony before the Committee again confirmed the fact that VIA is being hampered by the lack of a statutory framework and the mandate that normally accompanies it. This is noted in the following statement by Mr. Garth Campbell, former Vice-President of Passenger Marketing at CN Rail, before the Committee when he was outlining some of the problems he felt were facing VIA Rail.

> However impressive the foregoing list of problems is, by far the most critical in my opinion was the first one. The mandate which VIA inherited when it was created was never written, never debated in Parliament and never really defined. It did not spell out VIA's obligations nor its authorities. It did not define the operating railways' obligations in return for being relieved of the financial burden of the passenger business. Lastly, it gave the public no clues as to what it ought to expect in terms of service.
>
> This mandate would normally have been spelled out in legislation and the abiding question in many minds is why this was never done — as for example when Amtrak was formed. At the time, everyone was so glad to see anything happen that they settled for what they could get — a schedule "D" crown corporation fashioned out of Adam's rib! It may have been however, that the basically pessimistic view of the government concerning the future of rail service, gave rise to great reluctance to introduce legislation and to say just what VIA was all about. I now believe that the reason may be simplicity itself, as obvious as the proverbial nose on one's face. To define VIA's role in legal terms when the official attitude was so ambivalent, could have exposed the government or VIA, or both, to very considerable criticism. A forthright indication of the future could have raised an unholy row after the endless pious promises of 1974, 1975 and 1976 to improve and to revitalize the service.[1]

VIA Rail has proposed — as it did when it came before the Committee under its first order of reference — that a VIA Rail Canada Act be enacted. Such an Act could provide VIA with a mandate outlining, among other things, what types of services it is expected to provide in the various regions of Canada; how it will be compensated for the provision of services; its rights over tracks and station facilities; and its relationship with the railways as well as the Department of Transport and the Canadian Transport Commission. At the present time VIA has to adapt to situations as they arise without having a clear picture of what its position is or what its role in providing rail passenger transportation is, will or should be.

The Committee finds that VIA Rail now has the responsibility to provide passenger services without the necessary powers and guidelines to carry out this responsibility. Here again we return to the basic question of whether or not we want rail passenger services in Canada. If the answer is affirmative — and the Committee believes it is — then VIA must be provided with the powers necessary to accomplish this goal.

---

[1] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Committee on Transport and Communications, 20 March 1984, Issue No. 4, p. 4:11.

What is essential is that the Federal Government make a basic commitment to passenger rail service. This can best be accomplished by enacting legislation setting out the goals and objectives of both VIA and the Government for such a service. It is one thing to provide ad hoc solutions such as the reinstitution of some services or the funding of maintenance centres to solve some of VIA's problems; however, this still does not provide VIA with a firm and explicit policy on the part of the Government as to what passenger rail services should be for Canada. This can be done only by providing VIA Rail with legitimacy — through the enactment of a VIA Rail Canada Act.

As at the time of its previous report, the Committee believes that the obvious way of achieving this end would be to enact legislation that clearly spells out VIA's responsibilities and powers as well as those of the Government. The Committee also proposes the establishment of a Joint Parliamentary Committee to monitor the effectiveness of the legislation. Therefore,

1. The Committee recommends that legislation be enacted by the Parliament of Canada at the earliest possible time to establish VIA Rail on its own statutory basis with a mandate to provide a sound and efficient national rail passenger system.

2. The Committee recommends that the ACT include a clear statement of the Government's policy regarding VIA's provision of rail passenger service.

3. The Committee recommends that the ACT include provisions authorizing VIA Rail to own, manage, and operate intercity passenger trains, and/or contract for the operation of passenger trains and, that insofar as it is practicable, VIA Rail shall directly operate and control all aspects of its rail passenger service.

4. The Committee recommends that the ACT include the establishment of specific service commitments for rail passenger services with a time-frame for their implementation.

5. The Committee recommends that the ACT include provisions for VIA Rail to enter into agreement(s) with parties, for the provision of passenger rail services if the need arises.

6. The Committee recommends the establishment of a Joint Parliamentary Committee on transportation to report, within two years of the enactment of the legislation, on the effectiveness of the ACT and to propose any changes it deems necessary.

OPERATING CONTRACTS AND COSTING PROCEDURES

In providing passenger rail services, VIA enters into contractual arrangements with CN and CP for the provision of services such as maintenance of rolling stock, use of tracks and roadbed services such as switching. Much discussion has been heard before the Committee regarding the way in which VIA negotiates these operating contracts with the railways. The observation has been made that VIA is at a severe disadvantage in these negotiations

because it does not have complete access to all the costing information from the railways. It has been brought to the Committee's attention that VIA has made good progress during 1983 in obtaining more detailed billing information from the two railways, which has resulted in lower rail charges to VIA. The Canadian Transport Commission (CTC) has also reduced the time it takes in auditing CN/CP charges to VIA Rail. While these improvements are welcomed by the Committee, it still has some concerns in this area.

A. CTC Audit Reports

The audit reports examine the CN/CP charges to VIA Rail in some detail. In accordance with the Minister of Transport's directive of 17 December 1981, which initiated these audits, the CTC provides these reports to Transport Canada, which may then distribute them to CN, CP and VIA.

In testimony by the CTC before the Committee on 22 May 1984, it was noted that CP Rail has objected to the release of the last (1981) audit report of its charges to VIA Rail. As a result VIA is not yet in possession of all relevant costing data. The CTC has recommended that VIA receive the 1981 audit report and the Committee agrees with this recommendation. Subject to keeping this data confidential, VIA should be given access to this and all subsequent audit reports of both operating railroads.

B. The 13th and 14th Bills

The Committee's concerns regarding the 13th and 14th bills that were raised during the Committee's hearings in 1981-1982, while somewhat alleviated, still exist. VIA Rail still receives monthly bills from CN and CP for the services they provide to VIA under the operating contracts. In addition, the contractual arrangements provide for the presentation to VIA of a 13th bill or yearly statement of adjustment charges to be paid to the railways in addition to the expenses billed in the monthly statements. This bill is a catch-up bill after the 12 monthly bills have been processed and includes charges that may not have been foreseen (e.g., switching charges) or correctly estimated in the monthly bills.

VIA Rail is also presented with a 14th bill. This represents a final adjustment figure which the operating railways can charge VIA after their charges have been audited by the CTC. While VIA has been better able to forecast what these bills will amount to (VIA received a credit in excess of $5 million for overpayments to the railways for their services in 1982), they are still faced with the fact that they are not sure what their final costs for services will be under the operating contracts until well after the operating year ends. It would seem desirable where possible to have VIA Rail aware of the costs it is going to incur before such services are performed. This would allow VIA to have an improved budget process and more financial control over its operations. The Committee is still of the opinion that a contractual arrangement should be established that does away with a 14th bill.

C. Costing Methodology — The Amtrak Approach

1. Short-term Avoidable Costing

The subject of costing methodology within the operating contracts was also examined by the Committee. In its study of Amtrak's operations, it reviewed the contrasting

approaches to costing methodology.* Amtrak uses the concept of *short-term* avoidable costs in its operating contracts with the railway companies. That is to say, Amtrak pays costs that the railroads would have avoided incurring if no passenger trains were operated. This is in contrast to the procedure imposed on VIA Rail by costing Order R-6313 whereby it pays *long-term* avoidable or allocated costs:

> Allocated costing methodologies may use inflated overheads to cover supervisory costs, corporate overheads, profit factors or other costs not specifically identified. Such overheads may be significantly greater than actual avoidable costs. Amtrak pays only avoidable costs, such as the actual cost of employee health and welfare benefits, as well as actual vacation and holiday pay.
>
> Amtrak does not pay for other items which *potentially* could involve significant costs, such as the use of tracks and facilities, opportunity costs, return on investment and ownership costs.[1]

The costing methodology is a critical factor in VIA's financial operations because approximately 60% of its total expenses each year are payments to the railways under the operating contracts. Amtrak believes it saves a considerable amount of money by using the short-term avoidable costing methodology in negotiating its operating contracts, and estimates that since 1976 these savings have been in excess of $30 million annually. The question arises, how much could VIA save if a similar costing methodology were used? In testimony before the Committee, the CTC stated that the costs to VIA would be lower under the U.S. costing system.

> The system used in the United States would produce costs somewhat lower than the cost levels that we are assessing. There is some argument between VIA and ourselves regarding exactly how much lower they would be. We have suggested that it is in the ballpark of $25 million to $35 million less in terms of the U.S. system. VIA claimed, at one time, that it was as much as $55 million, but I have not seen any justification for that claim. I believe our figures of $25 million to $35 million are reasonably accurate.[2]

This fact was noted in its first report and the Committee is still of the opinion that there would be substantial savings to VIA Rail if a short-term avoidable costing methodology were implemented in Canada. In other words, VIA Rail should only pay the actual costs of the railways in operating passenger trains.

2. Determination of Costs and Payments

Another significant difference between VIA and Amtrak lies in how the appropriate costs and payments are determined. This is highlighted in the following quotation.

---

* Issue #5 of the Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications (30 April 1984) provides a report of the Committee findings during this investigation.

[1] J.L. Larson, Assistant Vice-President, Contract Administration, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology*, Washington, 5 April 1984, p. 2.

[2] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, 22 May 1984, Issue No. 9, p. 9:13.

The question which logically follows the costing methodology is, "How are the appropriate costs and payments for same determined?" The answer is that Amtrak has complete access to the carriers' financial and operational records, not only for post-audits of billings and payments, but also for detailed studies prior to negotiating a new contract. This is the most significant difference between Amtrak and VIA's respective rights to determine what appropriate charges should be.

After conducting actual cost studies using the carriers' records, operating contracts are negotiated with each railroad covering the actual services to be provided, the staffing levels required for each category of employees, and to the maximum extent possible, flat rates are negotiated for each service.

It is also significant that Amtrak has the right to negotiate directly with the carriers, as well as the right to audit the carriers' operational and financial records without having to act through an intermediary.[1]

The subject of Amtrak's access to the operating railways' financial and operational records with full audit privileges was of particular interest to the Committee. As noted earlier, VIA does not have complete access to the railways' costing data and therefore cannot audit the railways' records. The Committee concludes that this places VIA in a very difficult position in negotiating operating contracts.

3. Flat Rate Costing

An important aspect of Amtrak's contracts is that they are based on a flat rate or fixed price costing concept where each costing element is paid for at a fixed monthly rate to the maximum extent practicable. Amtrak feels that this promotes efficiency and cost controls because once the rate is agreed to, inefficiencies are borne by the carrier. On the other hand, if the carriers can reduce costs by being more efficient, they can pocket the savings. The contracts also allow for amendments to be made to take into account such things as changes in the level of services provided and wage adjustments. Finally, Amtrak pays incentives to the railways for on-time performance and has penalty provisions for poor performance. The Committee believes this type of contract could eliminate the need for the 13th and 14th bills and would promote efficiencies within the operating railroads.

It bears noting that if Amtrak and a railway fail to agree on satisfactory terms for the operating contract, Amtrak can appeal to the Interstate Commerce Commission (ICC) to arbitrate the dispute. This provides both parties with an impartial body to resolve the dispute. It also provides an incentive for both parties to reach an agreement rather than having one imposed upon them.

To sum up, Amtrak believes that the most significant differences between its and VIA's costing methodologies are the right to audit the carriers' financial and operational data, and the use of short-term avoidable costs, as opposed to longer-term avoidable or allocated costs.

---

[1] J.L. Larson, Assistant Vice-President Contract Administration, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship With the Railway Industry and Costing Methodology, Washington*, 5 April 1984, p. 3.

D. Changes to VIA's Contractual Arrangements

The Committee believes that Amtrak's contractual arrangements and costing procedures offer important improvements over the current contractual arrangements under which VIA Rail operates. Amtrak does not have to predict about "13th" or "14th" bills because it already knows what its costs will be for a given year. The fact that VIA Rail does not have complete access to the costing data of the railways is unacceptable to the Committee.

VIA Rail has no formal mechanism whereby it can have contract disputes arbitrated by an independent third party except through the judicial system. This can cause lengthy delays in having contracts finalized and provides little incentive to the parties to come to a mutual agreement within a reasonable time.

By not knowing some of the railways' costs, VIA is negotiating in a vacuum and using an intermediary, the CTC, to verify costs it should have a right to know. The time has come to make VIA Rail an equal partner in contract negotiations.

7. The Committee recommends that under the ACT, VIA Rail be given the power to negotiate operating contracts with the railways employing the concept of short-term avoidable costs and that in the event of failure to reach a satisfactory voluntary agreement, VIA Rail shall have the right to appeal to the CTC for arbitration.

8. The Committee recommends that the operating contracts between VIA Rail Canada Inc. and the railways be based on a flat rate costing methodology where each costing element is paid for by a fixed monthly payment to the maximum extent possible — with provisions for amendments to allow for changes in such items as wages and the level of services.

9. The Committee recommends that VIA Rail, in order to better negotiate contracts, be given the right to complete access to the railways' financial and operational records, for detailed studies prior to negotiating a new contract, including post-audits of billings and payments.

10. The Committee recommends that VIA Rail Canada be required by law to keep all costing data confidential.

11. The Committee recommends that until such time as these contract and costing recommendations have been implemented, VIA Rail be given full access to the 1981 CTC audit report of CP service charges to VIA Rail and all subsequent audit reports of both operating railroads.

SUBSIDIES FOR PASSENGER RAIL SERVICE

A. Competition

Testimony before the Committee suggested that because VIA Rail is heavily subsidized, it provides unfair competition to other public carriers.[1] The heavy outlays of capital for

[1] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, 8 May 1984, Issue No. 6, p. 6:6.

equipment and for service improvements in the Quebec City—Windsor corridor were cited as an example of this. The Committee is of the opinion that all major transportation forms are subsidized to some extent and notes the vast sums of public money that have been expended on the building of airports, highways and harbours. The bus companies contend that highways were built mainly for automobiles and trucks and would exist with or without bus traffic. They also contend that they pay their fair share of highway costs through licence fees and fuel taxes and therefore that their operations are not subsidized. The Committee has reservations over these contentions.

12. The Committee recommends that the Standing Senate Committee on Transport and Communications, or the Joint Parliamentary Committee (referred to in recommendation 6) conduct, at its earliest possible convenience, a complete study into the subsidy question with the view to determining how much the various transportation modes are subsidized. This study would determine whether or not one mode has an unfair competitive advantage over another mode and cite recommendations to redress any inequities.

B. Cost Recovery

A recurring theme in discussions on Canadian passenger rail transport is the level of federal subsidy it receives in relation to the amount recovered through passenger fares. The 1983 operating subsidy to VIA Rail was $451 million, approximately 2.6 times the $173.3 million it received in passenger revenues for that year. This is well below the $527.3 million VIA Rail estimated it would require for 1983. VIA stated in its Annual Report for 1983 that the major factors contributing to this reduction were the decline in inflation and the commitment by VIA's Board and management to a philosophy that espouses the least-cost approach to providing services.

While this reduction in subsidy is significant, VIA Rail is still being heavily subsidized by the Canadian taxpayer. In addition, VIA is never sure how much subsidy it will require from year to year. In any given year it could be required by the Government to operate trains on low density routes that require heavy subsidies. The Committee believes that consideration should be given to what the level of Government subsidy should be for rail passenger services. In its study of Amtrak* the Committee noted that Congress requires that Amtrak recover a certain percentage of its costs through revenues. Congress requires Amtrak to have a revenue-to-cost ratio of 50% by 1985 — a target which Amtrak has already attained. At the present time there is no such requirement for VIA. VIA should be made aware of how much subsidy it will receive from the Government and how much it will be expected to recover through its operations; in essence, how much the taxpayer will pay versus how much the users will pay. This is an attempt to isolate what the federal commitment is to passenger rail transport. Special subsidy provisions should be established to cover services deemed to be in the national interest that VIA must provide even if heavy losses are incurred. The Committee believes that once this commitment is known, VIA will be able to establish its priorities within a sound economic framework.

---

* Issue #5 of the Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications (30 April 1984) provides a report of the Committee findings during this investigation.

13. The Committee recommends that, within a VIA Rail Canada Act, appropriate levels of subsidy be established together with the attendant levels of service that should be provided by VIA Rail.

PASSENGER RAIL SERVICE

As noted earlier in this report, VIA Rail and the Government have taken a number of initiatives to improve service and equipment. For example, studies are underway on prototype trains or completed on high-speed corridor rail service that are intended to improve VIA's operations. While the Committee applauds these efforts to modernize a national rail system that has suffered from years of neglect, it would be remiss if it did not point out some aspects in this area that require attention.

A. Maintenance Centres

The announced establishment of new maintenance centres at Halifax, Montreal, Toronto and Winnipeg should help both to improve VIA's reliability and to give it more control over operating expenses. However, the question of how much control VIA will have over these centres remains to be determined. While VIA will own the maintenance centres, it will not have complete control over the work that will be carried out at these facilities particularly if the policy of contracting out to CN is continued. A recent announcement by VIA and CN stated that they have an agreement in principle to transfer hundreds of CN employees to VIA Rail. However, it was stressed that this will take considerable time because lengthy negotiations are still required between the companies and the unions before formal transfer agreements are concluded. If this transfer comes about, then VIA will gain full control of the maintenance facilities and complete control over the work that is done in them. This, VIA contends, would result in a drop in its costs because it would administer its own work force and be able to determine exactly the work to be done. Consequently, the Committee is of the opinion that VIA and CN should endeavour to hasten this transfer of maintenance employees.

14. The Committee recommends that in order for VIA Rail to have complete control over its maintenance facilities, the work done in them, and the costs incurred in such work, consideration be given to having VIA Rail employees carry out such duties. This may involve the transfer of employees and/or the hiring of new employees.

B. Railcar Rebuilding

The Committee was favorably impressed by Amtrak's rail car rebuilding facility while touring the plant at Beech Grove, Indiana. Amtrak has taken a fleet of rail cars it inherited in the early 1970s and has completely rebuilt many of them from the wheels up, including converting them from steam to electric power. This was done for approximately half the cost of acquiring new cars. VIA Rail testified that it is studying the feasibility of rebuilding some of its heritage rail cars but has not yet made a decision on this matter. It was also noted in this hearing that the new maintenance centres are not intended for rail car rebuilding. The Committee believes that considerable savings can be attained by VIA by rebuilding rail cars, including converting them from steam to electric power. This in turn would help to ease the equipment shortages that have been experienced on some routes and would end the delays due to frozen steam pipes that have occurred in extremely cold temperatures, as was the case in December 1983.

15. The Committee recommends that the rebuilding of heritage rail cars, including the conversion from steam to electric power, be undertaken by VIA Rail in order to upgrade equipment and increase the usable inventory of the railway especially for use in off-corridor service. Consideration should also be given to establishing a facility where this work could be done by VIA Rail employees under direct control of VIA rather than being contracted out.

16. The Committee recommends that in addition to the rebuilding of heritage cars, the program to develop a prototype train set for use in Western Canada and Atlantic Canada proceed with the greatest possible dispatch. The car rebuilding program should not be viewed as replacing the need for new equipment for off-corridor use but rather as an interim measure until new equipment is developed.

C. Priority of Passenger Trains

As was the case in the hearings leading up to the Committee's first interim report, complaints were voiced that passenger trains do not always receive priority over freight trains and are often shunted into a siding (i.e., "taking the hole") until the freight train passes. The reason given for this by the operating railways is that in some instances the sidings are too short to accommodate the longer freight trains and therefore the passenger trains have to "take the hole" until the freight passes.[1] While the operating railways stated that this does not occur often, it does happen to some extent — especially in the busy corridor between Vancouver and Calgary. The Committee, while recognizing that this may not be a frequent occurrence, also realizes that any delays, especially lengthy ones, result in a loss of passenger confidence in VIA Rail and ultimately turn people away. Because of this, the Committee recommends that consideration be given to lengthening sidings to accommodate longer freights and thus to allow passenger trains the priority to which they are entitled.

It also believes that provisions should be established in a VIA Rail Canada Act that would allow for a system of incentives and penalties. In other words, the operating railways would be paid incentives for providing better than standard performance and would be penalized if standards are not attained. The Committee notes that there are now in force on-time performance incentives for some of VIA's key services; however, it believes this should be formalized as part of all operating contracts through the proposed VIA Rail Canada Act.

17. The Committee recommends that railway sidings be lengthened where necessary to handle long freight trains in order to give passenger trains priority when "meets" occur.

18. The Committee recommends that under the ACT, passenger trains be given priority over freight trains in the use of trackage to the greatest extent possible.

19. The Committee recommends that the ACT establishing VIA Rail Canada allow for incentives and penalties to be assessed within the operating contracts between VIA Rail and the railways for attaining (or not attaining) on-time performance standards.

---

[1] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, Issue No. 3, 13 March 1984, pp. 3:15-3:16.

D. Labour

The Committee was pleased to hear from both labour and the management of VIA Rail that improvements in labour relations and employee morale had been taking place during the previous 18 months. The establishment of the customer service training program by VIA Rail, which involves every employee in a course geared to customer service-related activities, recognizes the critical need to provide customers with the quality of service that will attract them to passenger rail transport. VIA appears to be responding to some of the criticisms regarding poor service and is directly involving labour in overcoming these serious problems.

One area that merits study is labour's involvement with VIA's expected introduction of new equipment during the next few years. Labour has expressed the desire to be consulted and to have input into those aspects of the design of new equipment that affect the way they perform their duties in serving the passenger.[1] The Committee is of the opinion that since much of VIA's labour pool is in direct contact with the public, they are in a good position to assess the best way to serve the public and what facilities are required to best satisfy their needs.

Another aspect of joint management-labour efforts is the direct input of labour into management. Recent appointments of labour representatives to the Boards of Directors of Crown Corporations are seen by the Committee as an important step in encouraging labour participation in the effective operation of these corporations. This would be especially welcome in the case of VIA Rail which must overcome a number of obstacles, not the least of which has been a poor public image, if it is to become an effective railway company. One element that may aid this process is labour participation on VIA's Board of Directors where it could make contributions to better labour-management relations, could provide knowledge on railway operations and could have a direct input into VIA's future development.

20. The Committee recommends that Labour be actively included in VIA Rail's design and testing of new equipment in order to provide the railway and the customer with the best possible trains.

21. The Committee recommends that a railway labour representative sit on the Board of Directors of VIA Rail in order to provide more direct input from employees for the overall benefit of passenger rail service.

E. Route Development

It was noted by the Committee that a great deal of emphasis has been placed on upgrading rail passenger services in the Quebec City-Windsor corridor during the past two years. Introduction of LRC equipment, upgrading of rail lines, and studies indicating the possibility of high-speed electric trains operating on some sections of the corridor on dedicated trackage seem to point to a brighter future for passenger rail service in this region of Canada. The Committee realizes that initiatives have taken place for other areas of the country, including the development of a new prototype train set for Western Canada and Atlantic Canada as well as the reintroduction of two rail passenger services in these regions.

---

[1] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, 15 May 1984, Issue No. 8, p. 8:6.

In spite of this, some witnesses before the Committee stated that too much emphasis is being placed on corridor services. They argued that new equipment has actually been placed in service there while studies were only beginning regarding new equipment for the other regions and, that a study has been completed on the future of the corridor while similar steps are years away for the off-corridor regions. They complained that the corridor services are attracting too much of the money and planning activity while little attention is being given to the rest of the country.

The Committee recognizes the need to assure Western Canada and Atlantic Canada that their rail passenger needs will not be neglected. Therefore, the Committee proposes that there be a clear definition by the Government and VIA Rail of what types of services and equipment will be provided in off-corridor areas; the use of rebuilt heritage rail cars on off-corridor lines until new equipment has been introduced; and that consideration be given to the special needs of tourist regions. The Committee believes that the whole question of off-corridor services might best be studied by the Joint Parliamentary Committee (see recommendation No. 6) with its recommendations presented to Parliament at the earliest possible time.

In addition, it is the Committee's belief that in conjunction with the above-noted initiatives, VIA Rail should be required through legislation, to develop and submit to Parliament expeditiously a comprehensive plan for the improvement of all inter-city rail passenger transportation, including route structure, level of service, and types of equipment to be used. This should be done in consultation with the provinces, municipalities and other interested parties. Such a plan should not be implemented without the consent of Parliament and with any proposed route changes or future abandonments occurring only after adequate public hearings have been conducted under the process established by the CTC and in conjunction with the studies of the Joint Parliamentary Committee.

22. The Committee recommends that VIA Rail, under a new VIA Rail Canada Act, be required to develop a comprehensive plan for the improvement of all inter-city rail passenger transportation, including route structure, level of service, and types of equipment to be used. This should be submitted to Parliament expeditiously, with route abandonments subject to CTC approval only after an adequate public hearing process has been completed.

MARKETING FUNCTIONS

The Committee has noted improvements in the marketing of VIA Rail services. The linking of VIA's (RESERVIA) and Air Canada's (RESERVEC) reservation systems now means that accredited travel agents equipped with Reservec terminals have access to Reservia data without the need for a separate terminal. VIA has also been linked with Air Canada's Autotrav service which groups together information about tour packages offered by a number of companies. This will undoubtedly give VIA Rail broader access in marketing its services.

In spite of these efforts, the Committee thinks that two areas require further attention. These are the number of ticket selling locations and the delays in handling telephone reservations. Regarding the former, the Committee is of the opinion that VIA does not have a suffi-

cient number of locations where tickets can be bought and picked up. For example, restricting the number of locations to only VIA Rail offices and/or the railway station makes it very inconvenient for customers to purchase tickets. It would seem more reasonable to have a large number of travel agencies, as is the case with Amtrak, with the authority to sell and issue VIA Rail tickets. This would alleviate last-minute rushes at the train station and the inconvenience caused for some customers in finding a convenient location to pick up their tickets. The Committee notes that VIA has made moves to increase the number of accredited agencies that sell its tickets and recommends that this practice be expanded in the near future.

On the subject of inquiries and reservations, it has been noted by the Committee that many customers have experienced long delays when trying to reach VIA by telephone. Sometimes they either cannot get through or are put on hold and have to listen to recorded music for an inordinate period of time. In testimony before the Committee, VIA stated that its average response time for telephone calls is 21 seconds.[1] This is unacceptable in a business that should be highly sensitive to customer demands. Without this sensitivity, customers lose patience and confidence in VIA Rail. In contrast to VIA, it was pointed out to the Committee that the response time for handling telephone calls by Amtrak averages three seconds and that the average length of time a customer spends making a reservation is slightly over two minutes. This is the type of efficiency VIA should seek to emulate. VIA told the Committee that it is aware of this problem and is trying to remedy it. The Committee believes that this should be done with the greatest possible speed. Moreover, reservation personnel should be fully aware of the types of accommodation available on the various trains.

23. The Committee recommends that VIA Rail institute a policy whereby a larger number of agencies have authority to sell and distribute VIA Rail tickets. One way this could be done is by linking travel agencies to a computer ticketing operation such as is used by Air Canada.

24. The Committee recommends that the telephone inquiry and reservation system that is presently employed by VIA be upgraded.

VIA — AMTRAK SERVICES

An important point that was noted in the Committee's study of Amtrak's operations was VIA's links with the U.S. passenger rail system. At the present time Amtrak and VIA operate services between Montreal and New York and between Chicago and Toronto. Complaints regarding the slowness of trains, poor equipment and scheduling, and high operating costs were voiced to the Committee, especially regarding the Canadian segments of these services. It seems obvious to the Committee that if VIA could upgrade these services it would have access to a large pool of potential customers, both Canadians and Americans, who wish to travel between the two countries. Any improvements in this direction would enhance VIA's profile and credibility and expand its passenger markets.

---

[1] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, 29 May 1984, Issue No. 11, p.11:21.

One other item which VIA may wish to take note of is Amtrak's desire to initiate a passenger rail service linking Minneapolis with Winnipeg. Amtrak would like to operate one train from Minneapolis to the Canadian border, connecting there with a VIA train from Winnipeg. The Committee is of the opinion that if VIA could implement such a service it would gain access to the mid-western U.S. markets. It suggests that VIA conduct the appropriate studies and market analysis.

25. The Committee recommends that, in consultation with Amtrak, VIA Rail actively undertake studies to improve and expand rail links and/or joint services between Canada and the United States.

RESTORATION OF PASSENGER TRAIN SERVICES

As was noted in the Committee's first interim report, through the implementation of Order in Council P.C. 1981-2171 dated 6 August 1981, 20% of VIA Rail's passenger routes were eliminated. These reductions and abandonments, which were referred to by the Minister of Transport as a "rationalization" of passenger rail services, involved the elimination of some important train services.[1] The legal basis of the Order in Council used is found in section 64(1) of the *National Transportation Act*, which allows the Governor in Council to vary, at any time, any order or decision of the CTC. This Order "varied" (i.e., it ended some train services) a number of CTC decisions between 1976 and 1981 regarding the provision and frequency of passenger train service on various routes. By using an Order in Council to reduce and abandon services, the Government avoided public hearings or inquiries by the CTC. If the normal procedure had been followed in applications for abandonments or service reductions in accordance with section 260 of the *Railway Act*, the CTC would have considered all matters that, in its opinion, are relevant to the public interest in determining whether or not a service should be eliminated. This was not done, and the Committee registered its displeasure with the Government's use of Section 64(1) in these instances to by-pass the CTC. It recommended that the application of this section be restricted by amendments to other sections of the *National Transportation Act* to ensure that reductions in passenger services come under full scrutiny of the CTC or Parliament. The Committee still believes that regardless of the legality of what was done in these instances, consideration of the public interest is a vital element in determining whether or not a rail service should be abandoned and must be considered by the CTC in its public hearing process.

During the current hearings the Committee again heard testimony concerning some of the services that were discontinued under the 1981 Order in Council. Specifically, testimony from witnesses called for the restoration of passenger train services on: the Edmonton-Jasper-Vancouver route in Western Canada; the Montreal-Mont-Laurier route in Central Canada; and the Nova Scotia-southern New Brunswick-Eastern Townships-Central Canada direct route ("The Atlantic Ltd.") linking Atlantic Canada and Central Canada. In the case of the western route, the Committee is pleased to note that the Minister of Transport has recently announced that VIA Rail will extend service from Edmonton to Vancouver via Jasper beginning in the fall of 1985 on a five-year trial basis. However, no mention has been made yet regarding the other two services.

---

[1] Senate of Canada, Interim Report on Passenger Rail Service provided by VIA Rail Canada Inc., 6 July 1982, p. 3.

The Committee is still of the opinion that restoration of services in these other regions should have merited more serious consideration, especially in view of the fact that their abandonment was not subject to the public hearing process of the CTC. There was no official forum for supporters of these services to voice arguments for retention. In the case of the Montreal-Mont-Laurier rail line, which runs north from Montreal to Mont-Laurier for approximately 160 miles, testimony showed that the region once served by a passenger railway is a centre for tourism and growing manufacturing activities (e.g., General Motors at Ste-Thérèse and Bell Helicopter at Mirabel) as well as being a satellite region of Montreal and requires an efficient mix of transportation services to attain its true potential. With the bus being the only public transport available, the region is subject to a monopoly situation. For these reasons, the Committee believes that every consideration should be given to the restoration of this line, with connections to Amtrak in Montreal. This important industrial and tourist region would then be linked to the northeastern United States.

The restoration of train service between Central and Atlantic Canada on the most direct route is of concern to the Committee. This service, commonly called the "Atlantic", linked Nova Scotia and southern New Brunswick through the State of Maine to the Eastern Townships and Central Canada. This route was dropped in favour of the more circuitous route served by the "Ocean Limited" which links Atlantic Canada and Central Canada via the St. Lawrence Valley and the north shore of New Brunswick. Strong representations have been made to the Committee by concerned civic, municipal and other organizations, in addition to hundreds of appeals from individuals, for the restoration of the "Atlantic". In conjunction with these interventions, a number of convincing arguments were made before the Committee by the Coalition for Improved Rail Passenger Service (CIRPS) for the restoration of the service.[1] These included:

— a reduction in the distance travelled between Central Canada and the Maritimes (e.g., a passenger travelling from Fredericton to Montreal travels 752 kilometres by the direct Atlantic route versus 1,295 kilometres by the Ocean Limited route — a savings of 543 kilometres);

— a reduction in the number of delays that are now encountered on the Ocean Limited because of the long trains used on this route which result in longer station stops and failure to make scheduled connections at Moncton;

— an end to the inconvenience experienced by passengers who are put on standby lists and/or who cannot always book sleeping accommodation on the Ocean Limited;

— an end to the higher fares passengers from southern New Brunswick have to pay because of the longer distances on the Ocean Limited's route;

— the provision of VIA Rail service to Sherbrooke, Quebec, which is one of the few locations of its size in Canada without rail or regular air service; and

— the development of a considerable tourist market by linking the State of Maine with direct service to Central and Atlantic Canada.

---

[1] Senate of Canada, Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, Issue No. 7, (Reprint) 9 May 1984, p. 7:21-7:29.

For these reasons and to end the extreme hardships that have been experienced by people in the Maritimes because of the loss of the direct train through southern New Brunswick, CIRPS has urged the restoration of the "Atlantic" at the earliest possible time. It suggests that a restructured service be established, with the Ocean Limited operating from Montreal to Halifax on its St. Lawrence Valley-North Shore route and with the "Atlantic" providing direct service from Montreal through Sherbrooke, Quebec, to southern New Brunswick to Halifax. The Ocean and Atlantic could run as one train between Moncton and Halifax.

In conjunction with its study and proposals for restoration of the Atlantic service, CIRPS undertook an exhaustive costing analysis of its plan.[1] It suggests that no greater subsidy would be required to operate both the Atlantic service and the Ocean service than is now needed. This is due to the fact that first, ridership would increase and second, that costs would be lower on the shorter Atlantic route. In its testimony before the Committee, CIRPS noted that its costing analysis had been under study by VIA Rail and the Department of Transport and that it had received confirmation from the Department that its analysis was highly accurate and that the proposal could work.[2]

CIRPS viewed the abandonment of the "Atlantic" in 1981 and the attempt to link Central and Atlantic Canada with one train as an experiment that did not work. It stated that acceptance of its proposal is consistent with Department of Transport policy that VIA Rail "has to service the transportation needs in Atlantic and Western Canada" and that "there is every reason to restore service if a review finds demand has increased or that the communities have suffered as a result of lost service".[3] It is the opinion of the Committee that these policy criteria have been met and that the public interest would best be served if the "Atlantic" were to be restored without further lengthy reviews.

26. The Committee recommends that the Atlantic Limited linking Central Canada through Sherbrooke, Quebec, and southern New Brunswick to Halifax be restored immediately.

CONCLUSION

While the Committee requires some additional time to complete its investigations into the questions of costing, subsidies and provision of regional rail services and to make a final report, it is of the opinion that it has sufficient information to conclude that the Government has not given to VIA Rail enough power and control over its operations to fulfill adequately its responsibilities. Basically, this is because the Government has not clearly defined its commitment to rail passenger services. As a result, and as is evident throughout this report, the Committee believes that VIA Rail must have the necessary authority to meet its responsibilities and therefore strongly recommends that VIA be given the requisite legal powers to do so. Implementing many of these recommendations will require the enactment of legislation. The Committee does not believe that any further delays in providing VIA with its own Act should be tolerated, and to do so will only aggravate VIA's problems.

---

[1] *Ibid.*, pp. 7A:25-7A:40.

[2] *Ibid.*, pp. 7:24-7:25.

[3] *Ibid.*, p. 7A:21.

Returning to the title of this report, the Committee is convinced that passenger rail transport will be on the right track if the Government defines its commitment and if the recommendations of the Committee are implemented without any delay. In making these recommendations the Committee is of the firm conviction that it is fulfilling its Senate role as the representative of the various regional interests of all Canadians and believes that it is essential for the national interest that Canadians have at their disposal, an efficient passenger rail system from coast to coast.

Appendix I

Issue	Date	Witnesses
1	84-01-18	The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.
	84-02-01	*VIA Rail Canada Inc.:*
	84-02-21	Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer; Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations.
2	84-02-23	*Department of Transport:* Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger Services.
		VIA Rail Canada Inc.: Mr. R. J. Guiney, Vice-President, Operations.
3	84-03-13	*C.P. Rail:* Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor; Mr. S. McFadzean, Director, Grain and Passenger Service.
		C.N. Rail: Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail.
4	84-03-20	*Tourism Industry Association of Canada:* Mr. Garth C. Campbell, President and Chief Executive.
5	84-04-02	*"National Railroad Passenger Corporation" (Amtrak):*
		(Chicago, Illinois)
		Mr. R. J. Preski, Sr., General Mechanical, Superintendent — West.
	84-04-03	(Beech Grove, Indianapolis)
		M. W. A. Barrick, General Manager; Mr. M. L. Berryhill, Production Manager; Mrs. K. J. Burks, Rules & Safety Officer.
	84-04-04	(Washington, D.C.)
	84-04-05	

Issue	Date	Witnesses
		Mr. Graham Claytor, President; Mr. James H. English, Vice-President, Governmental Affairs; Mr. Jim Barber, Director, Intergovernmental Affairs; Mr. Robert Gall, Vice-President, Marketing; Mr. Jim Callery, Vice-President, Sales; Mr. Thomas P. Hackney, Executive Vice-President, Operations; Mr. W. Gallagher, Director, Planning; Mr. James Larson, Assistant Vice-President, Contract Administration; Mr. Dennis Sullivan, Vice-President, Chief Engineer; Mr. Joseph Crawford, Chief, Mechanical and Maintenance; Mr. Robert Vanderclute, General Manager West/Headquarters.
	84-04-06	(New York) Mr. E. V. Walker, III, P.E., Engineer, Right of Way Improvements; Mr. Tom Kane, General Supervisor; Mr. F. Scott, Chief of Operations.
	84-04-27	(Mobile, Alabama) Mr. Wilfred Leatherwood, Manager, State & Local Services; Mr. Thomas P. Hackney, Executive Vice-President and Chief Operations Officer, Amtrak; Ms. Diane Elliot, Director, Corporate Communications; Mr. Robert Gall, Vice-President, Marketing.
6	84-05-08	*Canadian Motor Coach Association:* Mr. J. Kearns, President (Grey Coach); Mr. Paul McElligott, Vice-President, (Voyageur); Mr. Brian Stewart, (Ontario Motor Coach); Mr. M. Pelletier, Vice-President — Transport Québec (Voyageur); Mr. G. Thompson, Vice-President, (Acadian Lines Ltd); Mr. D. Carmichael, Vice-President, Transportation (Voyageur Colonial Ltée.). *Transport 2000:* Mr. Guy Chartrand, National President; Mr. N. Vincent, Executive Director; Mr. David L. Jeanes, Member, Ottawa Region.
7	84-05-09	*Travel Industry Association of Alberta:* Mr. Walter Urquhart, President;

Issue	Date	Witnesses
		Mr. Douglas McPhee, Transportation, Jasper Chamber of Commerce; Mr. Fred McMullan, Policy Analyst, Government of Alberta.
		Coalition for Improved Rail Passenger Service: Mr. J. D. Devine, Principal Spokesman; Mr. D. Fitzpatrick, Spokesman; Mr. J. Cook, Spokesman; Mr. Ralph Annis, Mayor, Village of McAdams.
8	84-05-15	*Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers:* Mr. Ken Cameron, Local Chairman 335; Mr. G. Cheltenham, Chairman; Mr. A. Ramesa, Former Union Guard.
		Chamber of Commerce of St-Jérôme: Mr. Claude Ducharme, Director General, Regional Development Council of the Laurentides.
9	84-05-16	Mr. D. Fullerton.
		Canadian Transport Commission: Mr. J. Heads, Executive Director; Mr. M. D. Parry, Assistant Director, Rail Service Analysis.
10	84-05-29	Mrs. Alexandra Emanuela Halchini, Engineer, Specialist in Rail Organization and Exploitation; Mr. Maurice Dupras, M.P., Labelle Constituency.
11	84-05-29	*VIA Rail Canada Inc.:* Mr. H. A. Renouf, Chairman; Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer; Mr. G. Fortin, Vice-President — Corporate Affairs, and Secretary; Mr. R. G. Guiney, Vice-President — Operations.

Deuxième session de la
Trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 20 juin 1984

Fascicule nº 15

Quinzième fascicule concernant

L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

RAPPORT PROVISOIRE DU COMITÉ

intitulé:

Le service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada— Sommes-nous sur la bonne voie?

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, June 20, 1984

Issue No. 15

Fifteenth Proceedings on

The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

INTERIM REPORT OF THE COMMITTEE

entitled:

Rail Passenger Services in Canada— Are we on the right track?

Composition du Comité

L'honorable Léopold Langlois, *président*

L'honorable James Balfour, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Adams, Willie	Muir, Robert
Bielish, Martha	*Olson, H.A.
Bonnell, M. Lorne	Perrault, Raymond J.
*Flynn, Jacques	Riley, Daniel
Graham, Alasdair	Stewart, John B.
Macdonald, John M.	Stollery, Peter

*Membres d'office

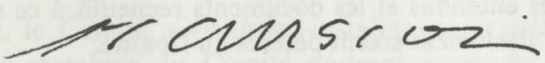
Remarque: Les honorables sénateurs Cottreau, Hastings, Le Moyne et Lucier, ont également, à différents moments, fait partie du Comité.

RAPPORT DU COMITÉ

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, autorisé à faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., a, conformément à son ordre de renvoi du 19 janvier 1984, effectué cette étude et présente maintenant le rapport du comité intitulé: «Le service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada — Sommes-nous sur la bonne voie?»

Respectueusement soumis,

Le président,



LÉOPOLD LANGLOIS.

Ordre de renvoi

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du jeudi 19 janvier 1984:

Avec la permission du Sénat,
l'honorable sénateur Riley propose, appuyé par l'honorable sénateur Balfour,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et

Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
CHARLES A. LUSSIER

Remerciements

Au cours des quatre derniers mois, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a tenu des réunions publiques et des réunions à huis clos qui ont conduit à des études intensives concernant les opérations et les installations d'Amtrak aux États-Unis.

Le Comité a reçu la collaboration du ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy; des représentants et des employés de VIA Rail Canada Inc.; des représentants du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports, et de tous les autres témoins dont la liste est annexée au rapport.

Pendant son étude, le Comité a visité les installations et rencontré les représentants d'Amtrak en avril. Les membres du Comité désirent remercier les cadres et employés d'Amtrak de Chicago, Beech Grove, Washington D.C., New York, Mobile et Nouvelle-Orléans, pour avoir permis au Comité d'effectuer une visite enrichissante et agréable. Le Comité tient à souligner le travail de MM. Graham Claytor, président d'Amtrak; de James H. English, vice-président, affaires gouvernementales; de Robert Gall, vice-président, marketing; de Wilfred Leatherwood, gérant, service local et aux États; de Mlle Diane Elliot, directeur des communications internes; de M. R. Preski, chef du service d'entretien et superviseur du service de mécanique générale pour la région de l'ouest; et de M. W.A. Barrick, gérant général.

Le Comité tient à remercier spécialement de sa participation M. Jim Barber, directeur des affaires intergouvernementales d'Amtrak, qui a su, pratiquement sans avis, mettre sur pied et coordonner de manière remarquable la visite ainsi que les séances de Comité.

Le Comité tient aussi à mentionner l'aide reçue de l'ambassade du Canada à Washington D.C., et des consulats canadiens à New York, Chicago, Atlanta et Nouvelle-Orléans au cours de sa visite aux États-Unis.

Le Comité remercie également les membres de son personnel, dont M. André Reny greffier du Comité, pour s'être occupé de l'administration, de la coordination des témoins et des séances. Le Comité tient aussi à souligner l'excellent travail de M. John Christopher, attaché de recherche, Service de recherches, Bibliothèque du Parlement. Ses compétences professionnelles ainsi que ses efforts personnels ont jeté les bases des conclusions et des recommandations de ce rapport.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

Recommandations

LOI PORTANT SUR VIA RAIL CANADA

1. Le Comité recommande l'adoption par le Parlement le plus tôt possible d'une loi portant spécifiquement sur VIA Rail Canada dans le but de donner à celle-ci le mandat nécessaire pour assurer un service voyageurs national rentable, efficace et moderne.

2. Le Comité recommande que la loi contienne un énoncé clair de la politique du gouvernement à l'égard de l'exploitation, par VIA Rail Canada, d'un service ferroviaire.

3. Le Comité recommande que la loi énonce des dispositions autorisant VIA Rail Canada à posséder, à gérer, à exploiter ou à fournir à contrat les services de trains voyageurs intercités. Dans la mesure du possible, VIA Rail Canada exploitera et contrôlera directement tous les aspects du service voyageurs.

4. Le Comité recommande que la loi énumère l'énoncé des engagements précis devant être assumés par VIA Rail Canada en ce qui touche le service voyageurs qu'elle offre ainsi qu'un calendrier réaliste de mise en œuvre.

5. Le Comité recommande que la loi contienne des dispositions autorisant VIA Rail Canada à conclure des ententes avec d'autres parties pour la fourniture de services voyageurs, si le besoin s'en fait sentir.

6. Le Comité recommande que la loi prévoie la création d'un Comité parlementaire mixte sur les transports devant faire rapport, au plus tard deux ans après l'adoption de la loi, sur l'efficacité de celle-ci dans le but de proposer tout changement jugé nécessaire.

CONTRATS D'EXPLOITATION ET MÉTHODES D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS

7. Le Comité recommande qu'une disposition législative accorde à VIA Rail Canada le droit de négocier directement avec les sociétés ferroviaires, des contrats d'exploitation fondés sur la notion des coûts évitables à court terme et que, advenant l'impossibilité de conclure de gré à gré avec les sociétés ferroviaires un contrat satisfaisant, VIA Rail Canada soit autorisée à en appeler à la CCT pour arbitrage.

8. Le Comité recommande que les contrats d'exploitation intervenus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires prévoient un taux uniforme d'établissement des coûts où chaque élément est calculé, autant que possible, selon un prix mensuel fixe, ainsi que la possibilité de modifier certains postes de dépenses comme les salaires et les niveaux de services.

9. Le Comité recommande qu'en vue de négocier ses contrats en pleine connaissance de cause, VIA Rail Canada ait, de droit, plein accès aux dossiers opérationnels et financiers

des sociétés ferroviaires, y compris les vérifications des paiements et factures faites après coup afin de procéder à des études détaillées avant un nouveau contrat.

10. Le Comité recommande que VIA Rail Canada soit tenue, par la loi, d'assurer la confidentialité de toutes les données relatives à l'établissement des coûts.

11. Le Comité recommande que, avant l'entrée en vigueur des présentes recommandations relatives aux contrats et à l'établissement des coûts, VIA Rail Canada Inc. ait plein accès au rapport de vérification de la CCT pour 1981, concernant les frais de service imputés par le CP, ainsi qu'aux documents des deux compagnies ferroviaires opérantes pour toutes les vérifications subséquentes.

SUBVENTIONS AU SERVICE VOYAGEURS

Concurrence

12. Le Comité recommande que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications ou le Comité parlementaire mixte (mentionné dans la recommandation n° 6) fasse, dès que possible, une étude détaillée de la question des subventions, pour déterminer la part de ces subventions qui revient à chaque mode de transport. Cette étude déterminera si l'un d'eux est plus avantagé, du point de vue de la concurrence, et permettra de faire des recommandations propres à corriger éventuellement les injustices.

Recouvrement des frais

13. Le Comité recommande que la loi sur VIA Rail Canada prévoie l'établissement de niveaux de subventions appropriés, et les niveaux de service correspondants que VIA Rail Canada devra fournir.

SERVICE VOYAGEURS

Centres d'entretien

14. Le Comité recommande, en vue de permettre à VIA Rail Canada de pleinement contrôler ses centres d'entretien, les travaux qui y sont effectués et leurs coûts, que l'on envisage de confier ces responsabilités aux employés de VIA Rail Canada, ce qui comporterait le transfert de personnel ou l'embauche de nouveaux employés.

Reconstruction de voitures de chemin de fer

15. Le Comité recommande que la question de la reconstruction des vieilles voitures de chemin de fer, y compris leur conversion à l'électricité, soit examinée à fond par VIA Rail en vue d'améliorer le matériel et d'accroître le stock utilisable. Il faudrait aussi envisager de mettre sur pied une installation où ces travaux pourraient être effectués par les employés de VIA Rail et sous son contrôle direct, au lieu d'être adjugés à contrat.

16. Le Comité recommande qu'un programme de mise au point d'un prototype devant servir l'Est et l'Ouest soit entrepris sans délais et ce, en plus de la réparation des vieilles

voitures de chemin de fer. Ce programme de reconstruction des vieilles voitures ne devra jamais remplacer définitivement le besoin de matériel neuf; il s'agit tout au plus d'une mesure temporaire en attendant l'arrivée du nouveau matériel.

Priorité des trains de voyageurs

17. Le Comité recommande que les voies d'évitement soient allongées, de manière qu'elles puissent recevoir les grands trains de marchandises pour accorder la priorité aux trains de voyageurs lorsque les deux se rencontrent.

18. Le Comité recommande qu'aux termes de la loi, les trains de voyageurs aient priorité sur les trains de marchandises en faisant la meilleure utilisation possible de la voie ferrée.

19. Le Comité recommande que la loi créant VIA Rail Canada prévoie des primes et des pénalités liées aux normes de ponctualité et de qualité, qui seraient fixées dans les contrats d'exploitation conclus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires.

Le personnel

20. Le Comité recommande que les employés participent activement à la conception et aux essais du nouveau matériel de VIA Rail Canada, de manière à assurer aux clients et à VIA Rail Canada Inc. les meilleures voitures possibles.

21. Le Comité recommande qu'un représentant du personnel siège au conseil d'administration de VIA Rail Canada afin que celle-ci reçoive, des employés, un apport plus direct et profitable à l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs.

Expansion du service voyageurs

22. Le Comité recommande qu'aux termes d'une nouvelle loi sur VIA Rail Canada, cette société soit tenue d'élaborer un plan exhaustif visant l'amélioration de tous les services voyageurs interurbains en détaillant notamment les divers parcours, les niveaux de service et les types de matériel. Ce plan serait soumis au Parlement pour approbation, deux ans après l'entrée en vigueur de la loi susmentionnée, à condition que tout abandon de ligne ne soit entériné par la CCT qu'après la tenue d'audiences publiques.

COMMERCIALISATION

23. Le Comité recommande que VIA Rail Canada établisse une politique aux termes de laquelle un plus grand nombre d'agences seraient autorisées à vendre et à distribuer des billets de VIA Rail Canada. Celle-ci pourrait relier des agences de voyage à une billetterie informatisée comme celle qu'utilise Air Canada.

24. Le Comité recommande que le système de traitement des demandes de renseignements et des réservations par téléphone actuellement utilisé par VIA Rail Canada Inc. soit amélioré.

SERVICES COMPLÉMENTAIRES VIA-AMTRAK

25. Le Comité recommande qu'en consultation avec Amtrak, VIA Rail Canada mène des études visant à améliorer et à élargir les services conjoints que les deux sociétés exploitent entre le Canada et les États-Unis.

RÉTABLISSEMENT DU SERVICE FERROVIAIRE

26. Le Comité recommande le rétablissement immédiat du service VIA Atlantique reliant le Canada central à Halifax par Sherbrooke (Québec) et le sud du Nouveau-Brunswick.

Service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada — Sommes-nous sur la bonne voie?

AVANT-PROPOS

Le 6 juillet 1982, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a présenté un rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc. Il y était fait mention du fait que le Comité aurait besoin de plus de temps pour terminer l'étude de ce sujet complexe. Après avoir étudié plus à fond la question aux termes d'un nouvel ordre de renvoi, le Comité estime toujours qu'il lui est nécessaire, afin de remplir son mandat, de procéder à d'autres études et d'entendre d'autres témoins, particulièrement pour ce qui touche la méthode de calcul des frais, l'octroi de subventions gouvernementales et la fourniture de service voyageurs régional. Voilà pourquoi le Comité présente un autre rapport provisoire. Si la session parlementaire courante n'est pas prorogée, le Comité entend poursuivre ses travaux.

Dans ce rapport provisoire, le Comité expose les faits nouveaux survenus depuis juillet 1982 dans le domaine du service voyageurs. En outre, il décrit les problèmes particuliers auxquels il faut trouver remède de toute urgence si l'on désire améliorer le service voyageurs. Les recommandations contenues dans le présent rapport sont étroitement liées et doivent être appliquées de concert pour être efficaces. C'est pourquoi le Comité convient de les envisager comme un tout, et non comme une série d'éléments distincts pouvant être adoptés individuellement. Ces recommandations n'entraîneront un véritable relèvement du service voyageurs au Canada que si elles sont mises en œuvre dans leur ensemble.

Il convient aussi de noter que l'application d'un bon nombre de ces recommandations exige l'adoption d'une loi sur VIA Rail Canada si l'on veut qu'elles contribuent véritablement à améliorer le service voyageurs.

INTRODUCTION

Le 19 janvier 1984, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a reçu du Sénat du Canada l'ordre de renvoi suivant:

> Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; et
>
> Que les témoignages entendus et les documents recueillis à ce sujet au cours de la première session du présent Parlement soient déférés au Comité.

Conformément à son mandat, le Comité a débuté ses audiences le 21 février 1984 et a entendu des témoins qui lui ont fait part de leurs préoccupations concernant le service voya-

geurs. Le Comité a aussi effectué, au mois d'avril, une visite aux États-Unis où il a étudié soigneusement les activités et les installations d'Amtrak.[1] Cette visite a permis au Comité de comparer VIA Rail Canada Inc. à une société qui connaissait à l'origine à peu près les mêmes problèmes et qui assure maintenant un service ferroviaire efficace. Le présent rapport se propose de rapporter de façon juste et exacte les préoccupations soulevées devant le Comité et de présenter des recommandations et des suggestions visant à assurer la création d'un service voyageurs qui soit efficace et rentable.

VIA RAIL CANADA DEVRAIT-ELLE EXISTER?

Le titre du présent rapport, qu'on ne saurait considérer comme un simple jeu de mots amusant, reflète l'inquiétude réelle du Comité à l'égard de l'avenir du service voyageurs au Canada. L'incertitude est telle qu'on s'attend, dans certaines régions du Canada, à la disparition de ce mode de transport à plus ou moins brève échéance. La détérioration progressive du service offert dans ces régions ainsi que la suppression de certaines liaisons annoncée par le gouvernement en 1981 expliquent cette incertitude et les doutes qu'on entretient au sujet de l'avenir du service voyageurs.

Les problèmes qu'a récemment connus VIA Rail Canada Inc., en particulier durant la période des vacances de Noël en 1983, alors que des pannes d'équipement ont entraîné des retards considérables, ont amené certains à conclure que VIA n'avait pas encore pris au sérieux son engagement d'améliorer la qualité du service voyageurs. Le Comité estime qu'il faut avant tout que le gouvernement s'interroge sur la valeur qu'il attache à la survie de VIA Rail Canada Inc. et du service voyageurs. Comme il le faisait remarquer dans son rapport provisoire de 1982, le Comité continue de croire qu'un réseau moderne et attrayant de transport ferroviaire de voyageurs peut et doit continuer à jouer un rôle important dans l'avenir des transports au Canada.[2]

Avons-nous choisi «la bonne voie» pour atteindre cet objectif? Certains progrès indéniables ont été réalisés, mais le Comité estime qu'on est encore loin du but visé. Il est pourtant convaincu que la mise en œuvre de certaines mesures gouvernementales, l'adoption de saines pratiques de gestion et l'octroi à la société de pouvoirs accrus permettraient à VIA Rail Canada Inc. d'assurer aux Canadiens un bon service voyageurs.

CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE SERVICE VOYAGEURS DEPUIS JUILLET 1982

Si le Comité a entendu beaucoup de commentaires négatifs au sujet du service voyageurs au Canada, on lui a aussi fait part des améliorations apportées au système depuis la parution de son rapport provisoire en juillet 1982. Le ministre des Transports, l'honorable

---

[1] Le fascicule n° 5 des Délibérations du Comité en date du 7 juin 1984 expose les conclusions auxquelles le Comité en est venu à la suite de cette visite.

[2] Sénat du Canada, Rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., 6 juillet 1984, p. 2.

Lloyd Axworthy et M. Pierre Franche, président de VIA Rail Canada Inc., ont énuméré certaines de ces améliorations lors de leur comparution devant le Comité le 21 février 1984.[1] Ainsi:

— un programme quinquennal d'immobilisations a été établi pour permettre à VIA Rail de faire les investissements nécessaires à l'amélioration de ses installations et ses services;

— le gouvernement a accordé à VIA Rail une subvention de l'ordre de 300 millions de dollars pour la conception de quatre nouvelles installations d'entretien à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg, ce qui devrait permettre à la société d'améliorer ses opérations d'entretien et de réaliser des économies à ce titre;

— de concert avec le ministère de l'Expansion industrielle régionale, le ministère des Transports a annoncé la création d'un programme de 40 millions de dollars qui permettra de mettre au point un nouveau prototype de train qui serait éventuellement mis en service dans les provinces Maritimes et les provinces de l'Ouest;

— des consultations ont eu lieu dans diverses localités du Canada dans le but de décider s'il ne conviendrait pas de rétablir certaines liaisons supprimées en 1981. Ces consultations ont abouti au rétablissement de la *Northern Continental Line* qui reliait Winnipeg à Edmonton et qui se rendra jusqu'à Vancouver, en passant par Jasper, à l'automne de 1985 ainsi qu'à la mise à l'essai, pendant une période de deux ans, d'une liaison entre Moncton et Edmundston au Nouveau-Brunswick;

— VIA Rail a établi des tarifs spéciaux (pour les étudiants, par exemple) et offre plusieurs forfaits;

— VIA Rail Canada Inc., le CN et le CP collaborent plus étroitement sur les questions d'intérêt commun;

— VIA Rail Canada Inc. a entrepris de rénover un certain nombre de gares dont la plus importante est la gare du Palais à Québec (laquelle est louée par VIA Rail Canada Inc.);

— VIA Rail Canada Inc. a entamé des discussions avec le CN, le CP et le ministère des Transports au sujet du transfert possible, sous son contrôle et sa gestion, de toutes les gares importantes du pays. Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, VIA Rail Canada Inc. achèterait ainsi les gares de Trois-Rivières et de Winnipeg;

— une deuxième série de trains légers, rapides et confortables (LRC) pour desservir le centre du Canada seraient livrés d'ici 1985;

— VIA Rail Canada Inc. a créé, à l'intention de ses employés, un programme de formation en vue d'améliorer le service à la clientèle; et

[1] Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 21 février 1984, fascicule nº 1.

— VIA Rail Canada Inc. a terminé une étude de trois ans sur le service de transport ferroviaire à grande vitesse dans les corridors les plus densément peuplés du Canada. Si les études techniques et les études de marché sont concluantes, VIA Rail Canada Inc. pense qu'un train à grande vitesse pourrait être mis en service dans le corridor Québec-Windsor, ce qui rentabiliserait cette liaison.

Le Comité est conscient de l'importance des efforts déployés et félicite le gouvernement ainsi que VIA Rail Canada Inc. pour le travail déjà accompli. Il constate cependant que certaines recommandations de son dernier rapport sont demeurées lettre morte et que d'autres mesures importantes devront être mises en œuvre si l'on veut vraiment améliorer le service voyageurs. Les parties suivantes du rapport traiteront des mesures dont l'adoption nous paraît essentielle.

LOI PORTANT SUR VIA RAIL CANADA

Le Comité a recommandé, dans son rapport précédent, l'adoption d'une loi donnant à VIA Rail Canada Inc. un cadre législatif défini et complet, ce que le gouvernement n'a pas encore fait.

Au cours des audiences qui ont abouti à son premier rapport provisoire, certains témoins ont exposé au Comité les conséquences positives de l'adoption de la loi créant la société ferroviaire américaine Amtrak. Le Comité a pu lui-même s'en rendre compte lorsqu'il a étudié les opérations d'Amtrak. Les fonctions et les pouvoirs de cette société ferroviaire sont clairement exposés dans une loi. Les récents témoignages entendus par le Comité ont de nouveau confirmé le fait que l'absence d'un cadre législatif et du mandat qui en découle normalement, nuit à VIA Rail Canada Inc. C'est ce que M. Garth Campbell, ancien vice-président de la mise en marché des services voyageurs à CN Rail, faisait remarquer au Comité lorsqu'il soulignait les problèmes auxquels faisait face VIA Rail Canada Inc.

> Quelque impressionnante que soit la liste des problèmes qui précèdent, le plus grave est sans doute le premier. Le mandat que VIA a reçu à sa création n'a jamais été écrit, débattu au Parlement ni vraiment défini. Le mandat ne précisait ni les obligations ni les pouvoirs de VIA. Il ne définit pas les responsabilités que devaient assumer les compagnies ferroviaires au chapitre de l'exploitation, en retour de la suppression du fardeau financier lié au service des trains de voyageurs. En dernier lieu, le mandat n'indiquait pas les services que le public était en droit d'attendre.
>
> Ce mandat aurait normalement dû être formulé dans une loi. Dans ces conditions, beaucoup de gens ne peuvent s'empêcher de se demander pourquoi on ne l'a pas fait, comme ce fut par exemple le cas pour Amtrak. À l'époque, tout le monde était tellement heureux de voir faire quelque chose qu'on s'est contenté de ce qu'on pouvait obtenir, c'est-à-dire d'une société de la Couronne inscrite à l'Annexe D, façonnée à partir d'une côte d'Adam. Il se peut cependant que le pessimisme du gouvernement au sujet de l'avenir du service ferroviaire l'ait incité à ne pas présenter de projet de loi précisant ce que devait être VIA. Je crois maintenant que le gouvernement a pu choisir cette solution pour se simplifier la vie. Si on avait défini le rôle de VIA en termes juridiques, alors que l'attitude officielle était tellement

ambiguë, le gouvernement et VIA auraient pu s'attirer de nombreuses critiques. Le fait d'expliquer clairement ce que nous réservait l'avenir aurait pu engendrer un charivari, après les pieuses promesses d'amélioration et de revitalisation du service faites en 1974, 1975 et 1976.[1]

Comme elle l'a fait au moment où le Comité remplissait son premier ordre de renvoi, VIA Rail Canada Inc. lui a de nouveau proposé de recommander au gouvernement d'adopter une loi sur VIA Rail Canada. Une telle loi fixerait le mandat de VIA Rail Canada en établissant notamment le genre de service que la société devrait assurer dans les diverses régions du Canada, la compensation à laquelle elle aurait droit en retour de ces services, ses droits à l'égard des voies ferrées et des gares et sa relation avec d'autres sociétés ferroviaires ainsi qu'avec le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports. À l'heure actuelle, VIA Rail Canada Inc. doit s'adapter aux situations à mesure qu'elles se présentent sans savoir clairement quelle est sa position ou le rôle qu'elle doit assumer actuellement et dans l'avenir dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs.

Le Comité estime que VIA Rail Canada Inc. a actuellement la responsabilité d'assurer un service voyageurs mais ne possède pas les pouvoirs lui permettant de s'en acquitter avec succès et ne peut se fonder sur aucune ligne directrice. La question demeure toujours de savoir si on veut, au Canada, fournir un service ferroviaire de transport de voyageurs. Si c'est le cas, comme le Comité le croit, il faut fournir à VIA Rail Canada les pouvoirs nécessaires à cette fin.

Il est essentiel que le gouvernement fédéral prenne un engagement ferme en ce qui touche le service voyageurs. L'idéal serait d'adopter une loi établissant les buts et les objectifs de VIA Rail Canada et du gouvernement dans ce domaine. Les «solutions» spéciales qui sont proposées pour résoudre les problèmes de VIA Rail Canada comme le rétablissement de certains services et la création de centres d'entretien sont bonnes en soi, mais le gouvernement n'expose pas ainsi clairement quelles sont ses intentions et sa politique en matière de service voyageurs. Il ne peut le faire qu'en reconnaissant par voie législative l'existence de VIA Rail Canada, c'est-à-dire en adoptant une loi sur VIA Rail Canada.

Le Comité conclut, tout comme dans son rapport précédent, que la meilleure façon d'assurer un service voyageurs efficace est d'adopter une loi qui expose clairement les pouvoirs et les responsabilités de VIA Rail Canada et du gouvernement. Le Comité propose également la création d'un Comité parlementaire mixte chargé de surveiller l'efficacité de la loi.

Par conséquent,

1. Le Comité recommande l'adoption par le Parlement le plus tôt possible d'une loi portant spécifiquement sur VIA Rail Canada dans le but de donner à celle-ci le mandat nécessaire pour assurer un service voyageurs national rentable, efficace et moderne.

---

[1] Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 20 mars 1984, fascicule nº 4, p. 4:11.

Et plus spécifiquement:

2. Le Comité recommande que la loi contienne un énoncé clair de la politique du gouvernement à l'égard de l'exploitation, par VIA Rail Canada, d'un service ferroviaire.

3. Le Comité recommande que la loi énonce des dispositions autorisant VIA Rail Canada à posséder, à gérer, à exploiter ou à fournir à contrat les services de trains voyageurs intercités. Dans la mesure du possible, VIA Rail Canada exploitera et contrôlera directement tous les aspects du service voyageurs.

4. Le Comité recommande que la loi énumère des engagements précis devant être assumés par VIA Rail Canada en ce qui touche le service voyageurs qu'elle offre ainsi qu'un calendrier réaliste de mise en œuvre.

5. Le Comité recommande que la loi contienne des dispositions autorisant VIA Rail Canada à conclure des ententes avec d'autres parties pour la fourniture de services voyageurs si le besoin s'en fait sentir.

6. Le Comité recommande que la loi prévoie la création d'un Comité parlementaire mixte sur les transports devant faire rapport, au plus tard deux ans après l'adoption de la loi, sur l'efficacité de celle-ci dans le but de proposer tout changement jugé nécessaire.

CONTRATS D'EXPLOITATION ET MÉTHODES D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS

Pour assurer le service voyageurs, VIA Rail Canada Inc. signe avec le CN et le CP des contrats portant notamment sur l'entretien du matériel roulant et l'utilisation des voies ainsi que des services connexes à la voie ferrée, comme l'aiguillage. Le Comité a entendu bien des discussions sur la façon dont VIA intervient dans la négociation des contrats d'exploitation avec les sociétés ferroviaires. On a remarqué, à cet égard, que VIA est gravement désavantagée du fait qu'elle n'a pas plein accès aux renseignements relatifs à l'établissement des coûts par les sociétés ferroviaires. On a déclaré au Comité que VIA, ayant réussi en 1983 à obtenir du CN et du CP de plus amples détails sur l'établissement des coûts, a pu de ce fait réduire les droits d'utilisation des voies ferrées. La Commission canadienne des transports (CCT) est parvenue, elle aussi, à écourter le temps nécessaire à la vérification des frais imputés à VIA Rail Canada Inc. par le CN et le CP. Bien que le Comité accueille favorablement ces améliorations, la question n'en continue pas moins de le préoccuper.

A. Vérifications de la CCT

Ces vérifications détaillées portent sur les frais que le CN et le CP imputent à VIA Rail Canada Inc . Conformément à la directive du ministre des Transports en date du 17 décembre 1981, qui est à l'origine de ces vérifications, la CCT fournit ces rapports au ministère des Transports qui peut, par la suite, se charger de les transmettre au CN, au CP et à VIA Rail Canada Inc.

Dans son témoignage au Comité le 22 mai 1984, la CCT a fait remarquer que le CP s'était opposé à ce que le rapport de vérification de la CCT concernant les frais imputés à

VIA Rail soit communiqué à cette société. De ce fait, VIA Rail Canada Inc. ne dispose pas encore de toutes les données relatives à l'établissement des coûts. La CCT a recommandé de communiquer le rapport de 1981 et tous les rapports subséquents à VIA Rail Canada Inc. et le Comité partage cet avis. Sous réserve d'en préserver le caractère confidentiel, il ne voit aucune raison que VIA Rail Canada Inc. n'entre pas en possession de ces données.

B. Les 13e et 14e factures

Les préoccupations du Comité manifestées au cours de ses audiences en 1981-1982 au sujet des 13e et 14e factures, bien qu'atténuées, subsistent toujours. Le CN et le CP imputent chaque mois à VIA des frais pour les services qu'ils lui assurent, en vertu des contrats d'exploitation. Les dispositions contractuelles prévoient, de plus, la présentation à VIA d'une 13e facture, ou état annuel de rajustement de frais qu'elle doit acquitter, en plus des dépenses déjà facturées figurant aux états mensuels. Cette facture est le compte de recouvrement; elle fait suite aux 12 factures mensuelles et comprend les frais qui ne figuraient pas ou étaient incorrectement estimés dans ces factures (comme les frais d'aiguillage pour ne citer qu'un exemple).

VIA reçoit aussi une quatorzième facture qui constitue, en somme, un rajustement final que les chemins de fer peuvent réclamer à VIA, après vérification de leurs frais par la CCT. Même si la société VIA est, plus qu'autrefois, en mesure de prévoir le montant de ces factures (en 1982, elle a eu droit à un crédit de plus de 5 millions de dollars pour des versements excédentaires faits aux chemins de fer pour les services qu'ils lui avaient rendus), elle continue d'ignorer le montant final des frais de services qu'elle devra régler aux termes des contrats d'exploitation, longtemps après que l'exercice en cours a pris fin. Il conviendrait que VIA soit au courant de ce qu'elle aura à payer, avant que les services lui soient fournis: elle pourrait ainsi améliorer ses prévisions budgétaires et contrôler de plus près l'aspect financier de ses opérations. Le Comité est toujours d'avis qu'une disposition contractuelle s'impose pour mettre un terme à cette 14e facture.

C. Établissement des coûts — méthode d'Amtrak

1. Établissement des coûts évitables à court terme

Le Comité a étudié également la méthode utilisée à l'égard des contrats d'exploitation pour l'établissement des coûts. Au cours de son enquête sur les opérations d'Amtrak, il a examiné la méthode d'établissement des coûts de cette société.[1] Amtrak utilise la méthode des coûts évitables à court terme dans les contrats d'exploitation qui la lient aux sociétés ferroviaires. C'est-à-dire qu'elle paie les seuls frais que les chemins de fer ne devraient pas encourir, en l'absence de tout train voyageur. Cette méthode est à l'opposé de la procédure imposée à VIA Rail qui, en vertu de l'ordonnance R-6313, paie pour les frais évitables à long terme ou les frais communs répartis.

Les méthodes de répartition des frais permettent de gonfler les frais généraux pour couvrir les frais de surveillance, les frais généraux de la société, les facteurs

[1] Le fascicule nº 5 des Délibérations du Comité donne une explication plus détaillée de la relation contractuelle d'Amtrak avec les sociétés ferroviaires ainsi que de sa méthode de calcul des coûts.

de profits ou d'autres dépenses dont il n'est pas expressément fait mention. Ces frais généraux peuvent être sensiblement plus élevés que les coûts évitables effectifs. Amtrak n'assume que les frais évitables, comme le coût effectif des avantages accordés à l'employé au titre de la santé et du bien-être, les congés annuels et les remboursements de congés.

Amtrak ne paie pas d'autres postes qui pourraient représenter des coûts appréciables, comme l'utilisation des voies et des installations, le coût d'opportunité, le rendement des investissements et les frais de propriété[1].

La méthode de calcul des coûts est un aspect critique des opérations financières de la société VIA dont 60 % des dépenses totales annuelles vont aux sociétés ferroviaires, au titre des contrats d'exploitation. Amtrak estime que la méthode d'établissement des coûts évitables à court terme appliquée à ses contrats d'exploitation lui épargne des sommes considérables puisqu'elle a ainsi économisé, depuis 1976, plus de 30 millions de dollars par an. On peut se demander combien VIA aurait économisé, si elle avait utilisé la même méthode? La CCT a déclaré au Comité que les frais imputés à VIA seraient moindres, si l'on adoptait la méthode d'établissement des coûts utilisée aux États-Unis.

Le système utilisé aux États-Unis produirait des coûts un peu moindres que ceux que nous évaluons. VIA et nous ne nous entendons pas quant à savoir combien moindres seraient ces coûts. Selon nous, ce serait de 25 à 35 millions de dollars de moins. VIA a déjà soutenu que c'était 55 millions de dollars, mais je n'ai jamais vu de justification à cela. Je pense que notre chiffre de 25 à 35 millions est raisonnablement exact.[2]

Le Comité a noté ce fait dans son rapport précédent et il continue de croire que la société VIA Rail réaliserait des économies sensibles si elle appliquait au Canada cette méthode d'établissement des coûts évitables à court terme.

2. Détermination des coûts et des paiements

Une autre différence appréciable entre VIA et Amtrak se trouve dans la méthode de détermination des coûts et des paiements que le passage suivant met en lumière.

La question qui suit logiquement la méthode d'établissement des coûts est la suivante: «Comment sont déterminés les coûts appropriés et les paiements qui doivent être effectués?» Réponse: Amtrak a pleinement accès aux dossiers financiers et opérationnels des transporteurs, non seulement pour la postvérification des factures et des paiements, mais également pour les études détaillées qui précèdent la négociation de nouveaux contrats. C'est là la principale différence entre les droits respectifs dévolus à Amtrak et à VIA Rail pour déterminer ce que doivent être les frais appropriés.

---

[1] J.L. Larson, vice-président adjoint, Administration des contrats, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology* Washington, 5 avril 1984, p. 2

[2] Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 22 mai 1984, fascicule nº 9, p. 9:13.

Après avoir effectué les études des coûts réels en utilisant les dossiers des transporteurs, des contrats d'exploitation sont négociés avec chaque réseau de chemin de fer sur la prestation des services à fournir, les niveaux de dotation en personnel nécessaires pour chaque catégorie d'employés et, dans la mesure du possible, des taux uniformes sont négociés pour chaque service.

Il convient de signaler également que Amtrak a le droit de négocier directement avec les transporteurs, et de vérifier les dossiers opérationnels et financiers de ces derniers sans devoir passer par un intermédiaire.[1]

Le Comité a été particulièrement intéressé d'apprendre qu'Amtrak avait accès aux dossiers opérationnels et financiers des sociétés ferroviaires et pleinement droit de les vérifier. Comme on l'a noté plus tôt, VIA n'a pas complètement accès aux données des sociétés de chemins de fer concernant l'établissement des coûts parce qu'elle ne peut vérifier les dossiers en question. Le Comité conclut que VIA se trouve ainsi dans une position préjudiciable à la négociation de ses contrats d'exploitation.

3. Établissement des coûts selon un taux uniforme

Un aspect important des contrats d'Amtrak, c'est qu'ils sont négociés sur la base d'un tarif uniforme ou un prix fixe où chaque élément de coût fait l'objet, dans toute la mesure du possible, d'un tarif mensuel fixe. Amtrak estime que cette méthode incite à l'efficacité et au contrôle des coûts car, une fois le taux convenu, le prix de l'inefficacité incombera aux transporteurs. D'autre part, si les transporteurs peuvent réduire leurs coûts par une plus grande efficacité, ils profiteront des économies réalisées. Le contrat permet aussi des modifications pour tenir compte, par exemple, des changements dans le niveau des services fournis et des rajustements de salaire. Enfin, Amtrak verse aux chemins de fer des primes de ponctualité et impose des sanctions à ceux dont le rendement laisse à désirer. Le Comité estime que ce genre de contrat pourrait supprimer les 13e et 14e factures qui sont maintenant présentées à VIA.

Il y a lieu de noter qu'au cas où Amtrak et une société ferroviaire ne parviennent pas à s'entendre sur les clauses d'un contrat d'exploitation, Amtrak peut en appeler à *l'Interstate Commerce Commission* (ICC) pour arbitrer le différend. Les deux parties disposent ainsi d'un organisme impartial pour résoudre le différend. Il est également dans l'intérêt des deux parties d'en venir à un accord, plutôt que de s'en faire imposer les conditions.

En résumé, Amtrak estime que les différences les plus prononcées entre la méthode d'établissement des coûts de VIA et la sienne sont le droit de regard sur les données financières et opérationnelles du transporteur et l'utilisation des coûts évitables à court terme, par opposition aux coûts évitables à long terme ou coûts répartis.

D. Modifications des dispositions contractuelles de VIA

Le Comité croit que les accords contractuels d'Amtrak et ses méthodes d'établissement des coûts sont plus avantageux que ceux qui régissent l'exploitation de VIA Rail. Par exem-

---

[1] J.L. Larson, vice-président adjoint, Administration des contrats, Amtrak, *Amtrak's Contractual Relationship with the Railroad Industry and Costing Methodology*, Washington, 5 avril 1984, p. 3.

ple, Amtrak n'a pas à prévoir les montants de ses «13e et 14e» factures. Elle connaît déjà ses coûts pour une année donnée, puisqu'elle peut les négocier directement avec les chemins de fer exploitants. Le Comité trouve inacceptable que VIA n'ait pas complètement accès aux données des sociétés ferroviaires sur l'établissement des coûts.

VIA n'a aucune procédure officielle d'arbitrage, par une tierce partie indépendante, de ses différends contractuels, sauf peut-être un recours en justice, qui pourrait retarder la signature des contrats et ne pas motiver les parties à conclure un accord dans un délai raisonnable.

VIA n'étant pas au courant de certains coûts qui lui sont imputés par les sociétés ferroviaires, négocie en réalité dans le noir et a recours aux bons offices de la CCT pour vérifier les coûts qu'elle a le droit de connaître. Le temps est venu de faire de la société VIA Rail une partenaire à part entière dans la négotiation des contrats.

7. Le Comité recommande qu'une disposition législative accorde à VIA Rail Canada le droit de négocier directement avec les sociétés ferroviaires, des contrats d'exploitation fondés sur la notion des coûts évitables à court terme et que, advenant l'impossibilité de conclure de gré à gré avec les sociétés ferroviaires un contrat satisfaisant, VIA Rail Canada soit autorisée à en appeler à la CCT pour arbitrage.

8. Le Comité recommande que les contrats d'exploitation intervenus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires prévoient un taux uniforme d'établissement des coûts où chaque élément est calculé, autant que possible, selon un prix mensuel fixe, ainsi que la possibilité de modifier certains postes de dépenses comme les salaires et les niveaux de services.

9. Le Comité recommande qu'en vue de négocier ses contrats en pleine connaissance de cause, VIA Rail Canada ait, de droit, plein accès aux dossiers opérationnels et financiers des sociétés ferroviaires, y compris les vérifications des paiements et factures faites après coup afin de procéder à des études détaillées avant un nouveau contrat.

10. Le Comité recommande que VIA Rail Canada soit tenue, par la loi, d'assurer la confidentialité de toutes les données relatives à l'établissement des coûts.

11. Le Comité recommande que, avant l'entrée en vigueur des présentes recommandations relatives aux contrats et à l'établissement des coûts, VIA Rail Canada Inc. ait plein accès au rapport de vérification de la CCT pour 1981, concernant les frais de service imputés par le CP, ainsi qu'aux documents des deux compagnies ferroviaires opérantes pour toutes les vérifications subséquentes.

SUBVENTIONS AU SERVICE VOYAGEURS

A. Concurrence

Les témoignages recueillis par le Comité laissent entendre que VIA Rail, étant abondamment subventionnée, fait une concurrence déloyale aux autres transporteurs publics[1].

[1] Sénat du Canada, délibération du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 8 mai 1984, fascicule n° 6, p. 6:6.

Les lourdes dépenses de capital pour l'achat de matériel et les améliorations du service dans le corridor Québec-Windsor ont été citées à titre d'exemples pertinents. Le Comité estime que les principaux moyens de transport sont tous subventionnés, d'une façon ou d'une autre, et il fait valoir à ce sujet, les sommes importantes de fonds publics consacrés à la construction d'aéroports, de routes nationales et de ports. Les sociétés de transport par autocar soutiennent que les routes nationales ont été construites surtout pour les automobiles et des camions et qu'elles existeraient en l'absence de toute circulation d'autocars. Elles estiment aussi payer leur juste part des frais routiers au moyen des plaques d'immatriculation et des taxes sur l'essence et, par conséquent, que leurs opérations sont bien loin de recevoir des subventions d'exploitation. Le Comité exprime quelques réserves au sujet de ces allégations.

12. Le Comité recommande que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications ou le Comité parlementaire mixte (mentionné dans la recommandation n° 6) fasse, dès que possible, une étude détaillée de la question des subventions, pour déterminer la part de ces subventions qui revient à chaque mode de transport. Cette étude déterminera si l'un d'eux est plus avantagé, du point de vue de la concurrence, et permettra de faire des recommandations propres à corriger éventuellement les injustices.

B. Recouvrement des frais.

Un thème qui revient souvent dans les discussions sur le secteur du transport ferroviaire des voyageurs au Canada est celui des subventions qu'il reçoit comparativement aux recettes qu'il retire de la vente de billets. VIA Rail a reçu en 1983 des subventions d'exploitation s'élevant à 451 millions de dollars, soit environ 2,6 fois la somme de 173,3 millions de dollars qu'elle a obtenue de la vente des billets. Cette subvention est bien en deçà du montant de 527,3 millions de dollars auquel elle a estimé ses besoins pour 1983. VIA Rail, dans son rapport annuel de 1983, explique que cette différence provient du déclin du taux d'inflation et de la décision que le conseil d'administration et la direction de VIA ont prise de tendre vers un mode d'exploitation où les services seraient fournis au moindre coût.

Bien que cette réduction des subventions soit louable, VIA est encore largement subventionnée par les contribuables. En outre, elle n'est jamais certaine des subventions dont elle aura besoin d'une année à l'autre. Le gouvernement pourrait l'obliger à assurer un service ferroviaire sur des parcours peu achalandés, qui exigent de lourdes subventions. Le Comité estime qu'il faudrait étudier le niveau des subventions gouvernementales nécessaires au service voyageurs. Dans son étude sur Amtrak[1], le Comité a noté que le Congrès exige de cette société qu'elle recouvre un certain pourcentage de ses frais, au moyen de ses revenus. Le Congrès exige que le coefficient revenu/coût atteigne 50 p. 100 d'ici 1985, résultat qu'Amtrak a déjà obtenu. Rien de pareil n'est exigé de VIA à l'heure actuelle. Cette société devrait connaître le montant des subventions qu'elle recevra du gouvernement et la somme qu'il lui faudra recouvrer à partir de ses profits d'exploitation. Des subventions spéciales

[1] Le fascicule n° 5 du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (30 avril 1984) contient le résultat de cette partie de l'étude du Comité.

devraient être prévues pour couvrir les services qui sont assurés dans l'intérêt national et que VIA doit maintenir, même s'ils lui causent de lourdes pertes. Le Comité estime que ce serait faire un pas dans la bonne voie que de permettre à VIA de mieux établir ses priorités dans un cadre économiquement viable.

13. Le Comité recommande que la loi sur VIA Rail Canada prévoie l'établissement de niveaux de subventions appropriés, et les niveaux de service correspondants que VIA Rail Canada devra fournir.

SERVICE VOYAGEURS

Comme nous l'avons signalé plus haut, VIA Rail et le gouvernement ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer le service et le matériel. Mais des études en cours, comme celle sur les prototypes de trains, ou déjà faites, par exemple au sujet du service ferroviaire dans les corridors de grande vitesse, visent à améliorer l'exploitation de VIA. Bien que le Comité applaudisse ces initiatives tendant à moderniser un réseau ferroviaire très longtemps négligé, il lui incombe de souligner certains aspects de la question qui méritent qu'on s'y attarde.

A. Centres d'entretien

L'annonce de la construction de centres d'entretien à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg devrait contribuer, à la fois, à améliorer la viabilité de VIA et à lui permettre de mieux contrôler ses frais d'exploitation. Toutefois, la question de savoir jusqu'à quel point VIA aura un droit de regard sur ces centres reste à déterminer. Alors que VIA possédera les centres d'entretien, elle ne sera pas totalement en charge des travaux qui y seront effectués, tant que la politique des contrats avec le CN sera en vigueur. VIA et le CN ont annoncé, le 30 mai 1984, qu'ils avaient conclu un accord de principe visant à transférer des centaines d'employés du CN à VIA Rail. Elles soulignaient toutefois que cela ne se fera pas du jour au lendemain parce qu'un pareil transfert exige de longues négociations avec les syndicats avant d'être officialisé. Advenant qu'il le soit, VIA deviendra complètement maître des installations d'entretien et des travaux qui y seront effectués. Elle soutient que ses frais baisseront alors, car elle administrerait son propre effectif et pourrait déterminer exactement les travaux à entreprendre. En conséquence, le Comité est d'avis que VIA devrait employer son propre personnel dans ses centres d'entretien.

14. Le Comité recommande, en vue de permettre à VIA Rail Canada de pleinement contrôler ses centres d'entretien, les travaux qui y sont effectués et leurs coûts, que l'on envisage de confier ces responsabilités aux employés de VIA Rail Canada, ce qui comporterait le transfert de personnel ou l'embauche de nouveaux employés.

B. Reconstruction de voitures de chemin de fer

Le Comité a été fortement impressionné par l'usine de reconstruction de voitures de chemin de fer de la société Amtrak, qu'il a visitée à Beech Grove (Indiana). Amtrak avait hérité au moment de sa création, au début des années 70, d'un parc de voitures à vapeur dont

un grand nombre ont été complètement reconstruites et converties à l'électricité. On estime qu'il lui en a ainsi coûté environ moitié moins que ce qu'elle aurait dû débourser pour en acheter de nouvelles. VIA a affirmé au Comité, le 29 mai 1984, qu'elle étudiait la faisabilité de remettre à neuf certaines de ses vieilles voitures de chemin de fer mais qu'elle n'avait pas encore pris de décision à ce sujet. On a aussi appris, au cours de cette audience, que les nouveaux centres d'entretien ne sont pas prévus pour ces travaux de reconstruction. Le Comité estime que VIA pourrait réaliser des économies considérables en remettant à neuf une partie de nos vieilles voitures de chemin de fer et en les convertissant à l'électricité. Cela contribuerait à atténuer les pénuries de matériel enregistrées sur certaines lignes et à supprimer les délais dus au gel des tuyaux à vapeur par temps extrêmement froid, comme ce fut le cas en décembre 1983.

15. Le Comité recommande que la question de la reconstruction des vieilles voitures de chemin de fer, y compris leur conversion à l'électricité, soit examinée à fond par VIA Rail en vue d'améliorer le matériel et d'accroître le stock utilisable. Il faudrait aussi envisager de mettre sur pied une installation où ces travaux pourraient être effectués par les employés de VIA Rail et sous son contrôle direct, au lieu d'être adjugés à contrat.

16. Le Comité recommande qu'un programme de mise au point d'un prototype devant servir l'Est et l'Ouest soit entrepris sans délai et ce, en plus de la réparation des vieilles voitures de chemin de fer. Ce programme de reconstruction des vieilles voitures ne devra jamais remplacer définitivement le besoin de matériel neuf; il s'agit tout au plus d'une mesure temporaire en attendant l'arrivée du nouveau matériel.

C. Priorité des trains de voyageurs

Tout comme ce fut le cas lors des audiences qui ont conduit au premier rapport provisoire du Comité, on s'est plaint que les trains de voyageurs n'avaient pas toujours priorité sur les trains de marchandises, étant souvent placés sur une voie d'évitement jusqu'à ce que ces derniers passent. Les sociétés ferroviaires exploitantes nous ont expliqué qu'il en est parfois ainsi du fait que certaines voies d'évitement sont trop courtes pour recevoir les trains de marchandises, plus longs que les trains de voyageurs. Elles nous ont déclaré que cela ne se produisait pas souvent, mais parfois, notamment dans le corridor très dense Vancouver-Calgary. Le Comité reconnaît que même si le cas n'est pas fréquent, il n'en reste pas moins que tout retard, surtout s'il se prolonge, diminue la confiance du public dans VIA et dissuade finalement les voyageurs d'emprunter le train. C'est pourquoi le Comité recommande que l'on envisage d'allonger les voies d'évitement de façon à ce qu'elles puissent recevoir les trains de marchandises et accorder ainsi aux trains de voyageurs la priorité qui leur revient.

Le Comité estime aussi que la loi sur VIA Rail Canada devrait prévoir un régime de primes et de pénalités. Autrement dit, les sociétés de chemins de fer exploitantes recevraient une prime si elles respectaient les normes de ponctualité et de qualité établies et se verraient imposer une pénalité dans le cas contraire. Le Comité sait que VIA Rail accorde déjà des primes à certains services clés, mais considère que cette pratique devrait être officialisée par la loi sur VIA Rail Canada et intégrée à tous les contrats d'exploitation.

17. Le Comité recommande que les voies d'évitement soient allongées, de manière qu'elles puissent recevoir les grands trains de marchandises pour accorder la priorité aux trains de voyageurs lorsque les deux se rencontrent.

18. Le Comité recommande qu'aux termes de la loi, les trains de voyageurs aient priorité sur les trains de marchandises en faisant la meilleure utilisation possible de la voie ferrée.

19. Le Comité recommande que la loi créant VIA Rail Canada prévoie des primes et des pénalités liées aux normes de ponctualité et de qualité, qui seraient fixées dans les contrats d'exploitation conclus entre VIA Rail Canada et les sociétés ferroviaires.

D. Le personnel

Le Comité a été heureux d'apprendre aussi bien du personnel que de la direction de VIA, que les relations employeur-employés et le moral de ces derniers s'étaient améliorés au cours des dix-huit derniers mois. En mettant sur pied un programme de formation en collaboration avec la direction prévoyant que tous les employés doivent suivre un cours sur les activités liées au service à la clientèle, VIA Rail reconnaissait la nécessité absolue de fournir aux clients un service de qualité qui les incite à utiliser ou à continuer d'utiliser le train. Ainsi, VIA semble réagir aux critiques formulées sur l'indigence de son service et fait activement participer ses employés à la solution de ces problèmes.

Il conviendrait d'étudier ici l'importante question de la participation des employés à l'implantation prévue d'un nouvel équipement par VIA dans les prochaines années. Les employés veulent être consultés et participer à la conception de ce nouveau matériel car cela touche la façon dont ils travaillent et servent la clientèle.[1] Le Comité est d'avis que la plupart des employés de VIA, étant en contact direct avec le public, sont très bien placés pour déterminer quelle est la meilleure façon de servir les clients et quelles installations répondent le mieux à ce besoin.

Un autre aspect des efforts conjoints de la direction et des travailleurs est la participation directe de ces derniers à la gestion. Le Comité juge que les récentes nominations de représentants ouvriers au conseil d'administration de sociétés de la Couronne constituent un très bon moyen d'encourager les travailleurs à participer au fonctionnement des grandes sociétés. Cela vaut particulièrement pour VIA Rail qui doit, pour devenir une compagnie de chemins de fer efficace, surmonter un certain nombre d'obstacles, dont sa piètre image auprès du public n'est pas le moindre. En ce sens, VIA Rail pourrait, elle aussi, faire participer à son conseil d'administration un représentant de ses travailleurs, qui pourrait l'aider dans ses projets, grâce à sa connaissance des chemins de fer et à la liaison qu'il pourrait assurer.

20. Le Comité recommande que les employés participent activement à la conception et aux essais du nouveau matériel de VIA Rail Canada, de manière à assurer aux clients et à VIA Rail Canada Inc. les meilleures voitures possibles.

---

[1] Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 15 mai 1984, fascicule nº 8, p. 8:6.

21. Le Comité recommande qu'un représentant du personnel siège au conseil d'administration de VIA Rail Canada afin que celle-ci reçoive, des employés, un apport plus direct et profitable à l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs.

E. Expansion du service voyageurs

Le Comité a constaté qu'on avait beaucoup insisté, ces deux dernières années, sur l'amélioration des services voyageurs dans le corridor Québec-Windsor. La mise en service des trains LRC, l'amélioration des voies et les études sur la possibilité d'exploiter des trains électriques de grande vitesse dans certaines parties du corridor, sur des voies réservées, laissent présager un meilleur avenir pour le service voyageurs dans cette région du Canada. Le Comité sait que, pour d'autres régions, des mesures ont été prises, y compris le financement d'un prototype de train devant être utilisé dans l'Ouest canadien et dans les provinces de l'Atlantique ainsi que la reprise de deux services dans ces régions.

Malgré cela, des témoins ont affirmé au Comité qu'on mettait trop l'accent sur le corridor en question. Ils ont soutenu que du matériel nouveau était déjà en service sur ce parcours, alors que les études concernant l'acquisition d'un nouvel équipement pour les autres régions, commençaient à peine. De plus, une étude sur l'avenir du corridor est déjà terminée alors qu'il faudra attendre des années avant que des mesures semblables soient prises pour les régions qui n'en font pas partie. Ils se sont plaints de ce que trop d'argent et de planification se concentrent sur le corridor et qu'on ne prête guère attention au reste du pays.

Le Comité reconnaît qu'il faut assurer que le reste du pays ne soit point laissé pour compte. Aussi, le Comité propose que soient examinés les besoins particuliers des régions touristiques; que soient définis clairement par le gouvernement et par VIA les types de service et de matériel qui seront fournis aux régions qui ne font pas partie du corridor; et que soient utilisées de vieilles voitures reconstruites sur ces lignes jusqu'à ce qu'un nouveau matériel y soit affecté. Le Comité estime que toute la question des services dans les régions qui ne font pas partie du corridor pourrait avantageusement être étudiée par le Comité mixte parlementaire (voir recommandation n° 6), dont les recommandations seraient présentées au Parlement dès que possible.

Par ailleurs, le Comité est d'avis, qu'à part les mesures décrites ci-dessus, VIA Rail devrait être tenue par la loi de mettre au point, et de soumettre au Parlement rapidement, un plan exhaustif visant l'amélioration de tous les services voyageurs interurbains en détaillant notamment, les divers parcours, les niveaux de service et types de matériel. Elle devrait le faire en consultation avec les provinces, les municipalités et les autres intéressés. Ce plan ne pourrait être mis en œuvre qu'avec l'assentiment du Parlement, à condition que tout changement ou abandon de ligne proposé ne soit entériné qu'après la tenue d'audiences publiques, conformément aux modalités fixées par la CCT, et compte tenu des études du Comité mixte parlementaire.

22. Le Comité recommande qu'aux termes d'une nouvelle loi sur VIA Rail Canada, cette société soit tenue d'élaborer un plan exhaustif visant l'amélioration de tous les services voyageurs interurbains en détaillant notamment les divers parcours, les niveaux de service et les types de matériel. Ce plan serait soumis au Parlement pour approbation deux ans après l'entrée en vigueur de la loi susmention-

née, à condition que tout abandon de ligne ne soit entériné par la CCT qu'après la tenue d'audiences publiques.

COMMERCIALISATION

Le Comité a noté des améliorations apportées à la commercialisation des services de VIA Rail Canada Inc. Grâce au raccordement des systèmes de réservation de VIA (RESERVIA) et d'Air Canada (RESERVEC), les agents de voyage accrédités qui disposent d'un terminal RESERVEC ont maintenant accès aux données de RESERVIA sans avoir à utiliser un terminal distinct. VIA a aussi été raccordée au service Autotrav d'Air Canada, qui collige des renseignements sur les forfaits offerts par un certain nombre de sociétés. L'accès à ces données améliorera sans aucun doute la commercialisation des services de VIA.

En dépit de ces efforts, le Comité estime que deux questions exigent plus d'attention, à savoir le nombre de points de vente de billets et les délais dans le traitement des réservations par téléphone. Pour ce qui est de la première question, le Comité est d'avis qu'il n'y a pas suffisamment d'endroits où l'on peut acheter des billets et en prendre livraison. Il n'est pas pratique de ne pouvoir se procurer des billets qu'aux bureaux de VIA Rail ou à la gare. Il semblerait plus raisonnable qu'un grand nombre d'agences de voyage aient l'autorisation de vendre et d'émettre des billets de VIA Rail comme c'est le cas pour Amtrak. Ceci atténuerait les ruées de dernière minute à la gare et la difficulté que peuvent éprouver certains clients à trouver un endroit commode où aller chercher leurs billets. Le Comité a constaté que VIA a déjà pris des mesures pour accroître le nombre d'agents autorisés à vendre ses billets et recommande qu'elle continue dans cette voie.

En ce qui a trait aux demandes de renseignements et aux réservations, le Comité sait que de nombreux clients ont eu beaucoup de difficulté à rejoindre VIA. Ou bien ils ne peuvent obtenir la communication, ou bien on les fait attendre interminablement au son d'une musique enregistrée. VIA a déclaré devant le Comité qu'elle mettait en moyenne 21 secondes pour répondre aux appels téléphoniques.[1] C'est inacceptable dans un secteur qui se doit d'être des plus attentifs aux exigences des clients. Sinon, ces derniers perdent confiance en VIA Rail. On a signalé au Comité que par contraste avec VIA, Amtrak prend en moyenne trois secondes pour répondre aux appels téléphoniques et un peu plus de deux minutes pour traiter les réservations par téléphone. Voilà le type d'efficacité que devrait chercher à atteindre VIA; celle-ci par ailleurs a souligné au Comité qu'elle était consciente de la situation et cherchait à y remédier. Le Comité estime qu'elle devrait le faire le plus vite possible. De plus, le personnel de vente devrait être pleinement au courant du genre de service disponible à bord des différents types de train.

23. Le Comité recommande que VIA Rail Canada établisse une politique aux termes de laquelle un plus grand nombre d'agences seraient autorisées à vendre et à distribuer des billets de VIA Rail Canada. Celle-ci pourrait relier des agences de voyage à une billetterie informatisée comme celle qu'utilise Air Canada.

---

[1] Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 29 mai 1984, fascicule nº 11, p. 11.21

24. Le Comité recommande que le système de traitement des demandes de renseignements et des réservations par téléphone actuellement utilisé par VIA Rail Canada Inc. soit amélioré.

SERVICES COMPLÉMENTAIRES VIA-AMTRAK

Au cours de son étude des activités d'Amtrak, le comité a appris que VIA Rail avait des correspondances avec d'autres compagnies américaines de service voyageurs. Actuellement, Amtrak et VIA exploitent des services entre Montréal et New York, et entre Chicago et Toronto. Des plaintes concernant la lenteur des trains, l'équipement, les horaires et les frais d'exploitation ont été formulées au Comité, notamment au sujet de la partie canadienne de ces services. Il semble évident au Comité que si VIA pouvait améliorer ces services, elle attirerait de nombreux clients canadiens et américains qui désirent voyager entre les deux pays. Toute mesure en ce sens ne ferait qu'améliorer l'image et la crédibilité de VIA et lui permettrait d'élargir son marché de service voyageurs.

Une autre question qui pourrait intéresser VIA est le désir d'Amtrak de lancer un service voyageurs reliant Minneapolis à Winnipeg. Amtrak aimerait bien exploiter un train depuis Minneapolis jusqu'à la frontière canadienne, où VIA prendrait la relève pour conduire les voyageurs jusqu'à Winnipeg. Le Comité est d'avis que si VIA pouvait mettre en œuvre un tel service, elle obtiendrait accès au marché du *mid-west* américain. Le Comité suggère donc à VIA de mener les études et analyses de marché requises.

25. Le Comité recommande qu'en consultation avec Amtrak, VIA Rail Canada mène des études visant à améliorer et à élargir les services conjoints que les deux sociétés exploitent entre le Canada et les États-Unis.

RÉTABLISSEMENT DU SERVICE FERROVIAIRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Comme le signalait le Comité dans son premier rapport provisoire, la mise en application du décret du conseil C.P. 1981-2171 du 6 août 1981 a supprimé un cinquième des itinéraires du service voyageurs de VIA Rail. Les réductions et les suppressions de service sur ces routes, que le ministre des Transports a qualifiées de «rationalisation» du service ferroviaire de voyageurs, comprennent la suppression de certains services très importants.[1] Le paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports* sur lequel s'appuie le décret en conseil prévoit que le gouverneur en conseil peut, en tout temps, modifier une ordonnance ou une décision de la Commission canadienne des transports. Le décret a «modifié» (en supprimant certains services ferroviaires) plusieurs décisions de la Commission canadienne des transports de 1976 à 1981 concernant l'existence et la fréquence de services ferroviaires de voyageurs

[1] Le Sénat du Canada, Rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada Inc., 6 juillet 1982, p. 3.

sur diverses lignes. En recourant à un décret du conseil pour réduire et supprimer certains services ferroviaires, le gouvernement a voulu éviter les audiences publiques ou les demandes d'information de la CCT. Si l'on avait suivi la procédure normale prévue à l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* pour les demandes de suppression ou de réduction de services, la CCT aurait étudié toutes les questions qui, à son avis, relèvent de l'intérêt public avant de déterminer si un service doit être abandonné ou non. Il n'en a pas été ainsi et le Comité a manifesté son mécontentement que le gouvernement ait invoqué le paragraphe 64(1) dans ces cas pour contourner la CCT. Afin de limiter la portée de ce paragraphe, il a recommandé que d'autres articles de la *Loi nationale sur les transports* soient modifiés pour que toute réduction des services voyageurs fasse l'objet d'une étude détaillée par la CCT ou le Parlement. Le Comité est toujours d'avis que, mise à part la stricte légalité, l'intérêt public est d'importance vitale dans toute décision portant sur l'abandon d'un service voyageurs et que la CCT doit en tenir compte dans ses audiences publiques.

Au cours de la présente série d'audiences, le Comité a de nouveau entendu des témoignages concernant certains services qui ont été supprimés aux termes du décret de 1981. Plus précisément, des témoins préoccupés par la question ont réclamé le rétablissement du service voyageurs entre Edmonton-Jasper-Vancouver dans l'Ouest canadien, et entre Montréal et Mont-Laurier dans le Canada central; entre la Nouvelle-Écosse, le sud du Nouveau-Brunswick, les Cantons de l'est, et le Canada central («VIA Atlantique»), reliant le centre et l'Est du Canada. En ce qui a trait à l'Ouest, le Comité est heureux de constater que le ministre des Transports a récemment annoncé que VIA Rail prolongerait son service d'Edmonton à Vancouver via Jasper au début de l'automne 1985, pour une période d'essai de cinq ans. Toutefois, il n'a été nullement question des deux autres services.

Le Comité est toujours d'avis que le rétablissement des services ferroviaires dans ces autres régions devrait être étudié, d'autant plus que leur suppression n'a pas fait l'objet d'audiences publiques de la part de la CCT. Les partisans du maintien de ces routes n'ont pas eu l'occasion de faire officiellement valoir leurs arguments. En ce qui a trait à la ligne Montréal-Mont-Laurier (qui relie le nord de Montréal à Mont-Laurier sur une distance approximative de 160 milles), des témoignages ont montré que la région, autrefois desservie par le train, est un centre de tourisme où l'activité manufacturière ne cesse de se développer et c'est, en outre, une région satellite de Montréal, qui requiert, par le fait même, un choix de services de transport efficaces pour réaliser toutes ses possibilités. L'autocar étant le seul mode de transport public dans la région, celle-ci estime être assujettie à un monopole. Pour ces raisons, le Comité croit que tous les moyens devraient être envisagés pour rétablir ce service.

Le rétablissement du service voyageurs entre le centre et l'Est du Canada par la voie la plus directe intéresse le Comité. Ce service, communément appelé «VIA Atlantique» reliait la Nouvelle-Écosse au sud du Nouveau-Brunswick à travers l'État du Maine pour aboutir ensuite dans les Cantons de l'est et au centre du pays. Ce parcours a été abandonné en faveur de l'itinéraire plus long, emprunté par VIA Océan qui relie l'Est et le centre du Canada par la vallée du Saint-Laurent et la rive nord du Nouveau-Brunswick. La *Coalition for Impro-*

ved Rail Passenger Service (CIRPS) a présenté un certain nombre d'arguments convaincants en faveur du rétablissement du service «VIA Atlantique».[1] Mentionnons, entre autres:

— la distance plus courte entre le Canada central et les Maritimes (par exemple, un passager allant de Fredericton à Montréal parcourt 1 295 kilomètres s'il emprunte VIA Océan, comparativement à 752 kilomètres par la route directe VIA Atlantique, soit 570 kilomètres de moins);

— la réduction du nombre de retards actuels sur le tracé VIA Océan à cause de la longueur des trains utilisés dans ce corridor et des arrêts prolongés dans les gares;

— la fin des inconvénients subis par les passagers en attente ou qui ne peuvent réserver des voitures-lits sur VIA Océan;

— la suppression des tarifs plus élevés imposés aux passagers en provenance du sud du Nouveau-Brunswick en raison de la distance plus longue du tracé suivi par VIA Océan;

— la prestation de services VIA Rail à Sherbrooke (Québec), l'une des rares agglomérations de taille au Canada qui ne dispose ni d'un service ferroviaire ni d'un service aérien réguliers;

— la création d'un important marché touristique en reliant l'État du Maine, par un service direct, au centre et à l'Est du Canada.

Pour ces raisons et pour mettre fin aux inconvénients qu'ont dû subir les habitants des Maritimes à cause de la suppression du train direct qui traversait le sud du Nouveau-Brunswick, la CIRPS demande que le service VIA Atlantique soit rétabli dès maintenant. Elle propose en outre qu'un service restructuré soit établi avec VIA Océan à partir de Montréal jusqu'à Halifax par la vallée du Saint-Laurent et de la rive nord tandis que le service VIA Atlantique relierait directement Montréal et Sherbrooke (Québec) au sud du Nouveau-Brunswick et à Halifax. Entre Moncton et Halifax, VIA Océan et VIA Atlantique ne formeraient plus qu'un seul train.

Parallèlement à son étude et à ses propositions concernant le rétablissement du service VIA Atlantique, la CIRPS a entrepris l'analyse approfondie des coûts de son programme.[2] Elle conclut que le gouvernement n'aurait pas à verser des subventions additionnelles pour l'exploitation à la fois du service Atlantique et de VIA Océan. Cela tient au fait que premièrement, le nombre de passagers augmenterait et que deuxièmenent, les frais seraient moindres sur le tracé de VIA Atlantique qui serait plus court. Dans son témoignage devant le Comité, la CIRPS a fait remarquer que son analyse de coûts avait été étudiée par VIA Rail et le ministère des Transports, qui lui avaient confirmé qu'elle était en tous points précise et qu'elle pourrait être appliquée.[3]

---

[1] Sénat du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, fascicule n° 7, 9 mai 1984, réimpression pp. 7:21-7:29.

[2] *Ibid.*, pp. 7A:25-7A:40.

[3] *Ibid.*, pp. 7:24-7:25.

La CIRPS estime que la suppression du train VIA Atlantique en 1981 et la tentative de lier l'Est et le centre du Canada par un seul train ont été une expérience néfaste. Elle a déclaré que l'acceptation de sa proposition est compatible avec la politique du ministère des Transports selon laquelle VIA Rail «doit satisfaire aux besoins de transport dans l'Est et l'Ouest du Canada et qu'il y a tout lieu de rétablir le service si un examen permet de constater que la demande s'est accrue ou que les communautés ont eu à souffrir de la perte du service»[1]. Le Comité est d'avis que ces critères ont été respectés et que l'intérêt public serait mieux protégé si le train VIA Atlantique était remis immédiatement en service.

26. Le Comité recommande donc le rétablissement immédiat du service VIA Atlantique reliant le Canada central à Halifax par Sherbrooke (Québec) et le sud du Nouveau-Brunswick.

CONCLUSION

Bien qu'il ait besoin de temps supplémentaire pour terminer son enquête sur la tarification, les subsides et la prestation de services ferroviaires régionaux et pour présenter un rapport final, le Comité estime qu'il a suffisamment de renseignements pour conclure que le gouvernement n'a pas accordé à VIA Rail assez de pouvoirs et de contrôle en ce qui a trait à ses activités pour qu'elle puisse s'acquitter adéquatement de ses responsabilités. Il en est ainsi parce que le gouvernement n'a pas clairement défini son engagement global par rapport aux services ferroviaires à l'intention des voyageurs. Comme il l'a démontré tout au long de ce rapport, le Comité estime que VIA doit avoir les pouvoirs nécessaires pour s'acquitter de ses responsabilités et recommande fortement qu'on lui accorde les pouvoirs juridiques nécessaires pour ce faire. La mise en œuvre de bon nombre de nos recommandations exigera l'adoption d'une loi. Le Comité ne croit pas que l'on doive tolérer tout autre retard dans l'adoption d'une loi sur VIA Rail Canada, ce qui ne ferait qu'aggraver les problèmes de cette dernière.

Pour reprendre le titre de ce rapport, le Comité est convaincu que le service voyageurs sera sur la bonne voie quand le gouvernement aura défini son engagement et que les mesures recommandées par le Comité auront été mises en œuvre sans tarder. Consciencieux du rôle primordial du Sénat dans la représentation et la protection des intérêts régionaux, le Comité est d'avis que le service voyageurs doit desservir les régions du pays, lorsque l'intérêt public le justifie et estime, en définitive, que tous les Canadiens doivent avoir à leur disposition un service ferroviaire efficace de transport de passagers d'un océan à l'autre.

---

[1] *Ibid.*, p. 7A:21.

Annexe I

Fasc.	Date	Témoins
1	84-01-18	L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports
		VIA Rail Canada Inc.:
	84-02-01	M. Pierre Franche, président, directeur général;
	84-02-21	M. R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.
2	84-02-23	*Ministère des Transports*:
		M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
		M. Robert Tittley, directeur-général, Services ferroviaires-voyageurs.
		VIA Rail Canada Inc.:
		M. R. J. Guiney, vice-président à l'exploitation.
3	84-03-13	*C.P. Rail*:
		M. H. C. Wendlandt, avocat principal;
		M. S. McFadzean, directeur, Service de transport passagers et céréalier.
		C.N. Rail:
		M. J. H. Easton, directeur général, C.N. Rail.
4	84-03-20	*L'Association de l'industrie touristique du Canada*:
		M. Garth C. Campbell, président, directeur général.
5	84-04-02	*«National Railroad Passenger Corporation» (Amtrak)* (Chicago, Illinois):
		Mr. R. J. Preski, Sr., chef du service d'entretien et superviseur du service de mécanique générale pour la région de l'ouest.
	84-04-03	(Beech Grove, Indianapolis):
		M. W. A. Barrick, gérant général;
		M. M. L. Berryhill, gérant de production;
		Mme K. J. Burks, responsable de la sécurité et du règlement.

Fasc.	Date	Témoins
	84-04-04 84-04-05	(Washington, D.C.): M. Graham Claytor, président; M. James H. English, vice-président, affaires gouvernementales; M. Jim Barber, directeur des affaires intergouvernementales; M. Robert Gall, vice-président Marketing; M. Jim Callery, vice-président des ventes; M. Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak; M. William Gallagher, directeur planning; M. James Larson, vice-président adjoint, opérations; M. Dennis Sullivan, vice-président, ingénieur en chef; M. Joseph Crawford, chef mécanique et entretien; M. Robert Vanderclute, gérant général, Ouest/quartier général;
	84-04-06	(New York): M. E. V. Walker, III, P.E., ingénieur, améliorations des voies et du droit de passage; M. Tom Kane, superviseur général;
	84-04-27	(Mobile, Alabama): M. Wilfred Leatherwood, Gérant, service local et aux États; M. Thomas P. Hackney, vice-président exécutif et chef des opérations d'Amtrak; Mlle Diane Elliot, directeur des communications internes; M. Robert Gall, vice-président Marketing.
6	84-05-08	*«Canadian Motor Coach Association»*: M. J. Kearns, président (*Grey Coach*); M. Paul McElligott, vice-président, (Voyageur); M. Brian Stewart, (Ontario Motor Coach); M. M. Pelletier, vice-président — Transport Québec (Voyageur Colonial Ltée); M. G. Thompson, vice-président, (*Acadian Lines Ltd.*); M. D. Carmichael, vice-président, transport (voyageur Colonial Ltée). *Transport 2000*: M. Guy Chartrand, président national; M. N. Vincent, directeur exécutif; M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, région d'Ottawa.

Fasc.	Date	Témoins
7	84-05-09	*«Travel Industry Association of Alberta»*: M. Walter Urquhart, président; M. Douglas McPhee, Transport, de la Chambre de Commerce de Jasper; M. Fred McMullan, responsable de la politique du transport, gouvernement de l'Alberta. *«Coalition for improved rail passenger service»*: M. J. D. Devine, représentant principal; M. D. Fitzpatrick, représentant; M. J. Cook, représentant; M. Ralph Annis, maire du village de McAdams.
8	84-05-15	*Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers*: M. Ken Cameron, président du local 335; M. G. Cheltenham, président; M. A. Ramesa, ancien garde du syndicat. *Chambre de Commerce de St-Jérôme*: M. Claude Ducharme, directeur général, conseil régional de développement des Laurentides.
9	84-05-16	M. D. Fullerton. *Commission canadienne des transports*: M. J. Heads, directeur exécutif; M. M. D. Parry, directeur adjoint, analyse des services ferroviaires.
10	84-05-23	Mme Alexandra Emanuela Halchini, ingénieur, spécialiste en organisation et exploitation ferroviaire. M. Maurice Dupras, député, comté Labelle.
11	84-05-29	*VIA Rail Canada Inc.*: M. H.A. Renouf, président du conseil; M. Pierre Franche, président, directeur général; M. G. Fortin, vice-président aux affaires générales et secrétaire de la société; M. R. G. Guiney, vice-président à l'exploitation.

Second Session
Thirty-second Parliament, 1983-84

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

INDEX

OF PROCEEDINGS

(*Issues Nos. 1 to 15 inclusive*)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(*Fascicules nos 1 à 15 inclusivement*)

29012—1

Prepared

by the

Information and Reference Branch,

LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé

par le

Service d'information et de référence,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Published under authority of the Senate by the
Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on Transport and Communications
2nd Session, 32nd Parliament, 1983-84

INDEX

(Issues 1-15 inclusive)

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des Transports et des communications
2e Session, 32e Législature, 1983-1984

INDEX

(Fascicules 1-15 inclusivement)

Appendices

Appendices