

[Texte]

This brings me back to the Canadian Transport Commission report of 1984 in which Mr. Stewart states that passenger cars are functionally obsolete both before and after they receive maintenance.

Now, this comes from the CTC, and not from Mr. Stewart or myself. Was that kind of report even thought of or considered in the decision of the Minister and the government not to purchase new rail passenger cars? The refurbishing has gone around and will go around again, whether you call it modernizing or whatever. I believe that some cars were converted to electricity, at least a few of the older ones were, and now you are going to do a bunch more, but they are still functionally obsolete.

In light of that kind of reporting, let alone all the other submissions and reports from experts about the necessity to get those new rail passenger cars ordered, when the Minister says that this is put off indefinitely, does indefinitely mean the 10 to 15 years further life expectancy of these modernized cars? Does it mean that you will look at this again next year?

What is the rationale for continuing the uneconomic aspects of refurbished railway cars year after year, when you know, I know and everybody else knows that what you would save in operating and maintenance costs on new equipment is a nice cost recovery and reduces operating subsidies required by VIA Rail? Could you please explain to an innocent stubble jumper like myself what the rationale is for that decision?

**Mr. Mulder:** First of all, I do not want to repeat ground that was already well covered this morning when Mr. Crosbie appeared because I think he dealt in large part with some of the points Mr. Benjamin raised.

**Mr. Benjamin:** He never answered the rationale.

**Mr. Mulder:** I will deal with that. I also want to point out that while Mr. Stewart's article is well written, it is not always factually correct. For example, he refers to the fact that the LRCs were made in the U.S., but something you and I and everybody else in the world knows, and I assume Mr. Stewart could have found it out very quickly, was that they were made here in Canada.

**Mr. Benjamin:** That is right. You notice I did not quote him, but quoted the CTC.

**Mr. Mulder:** The CTC study was very much considered. As a matter of fact, in the CTC study they referred to they were functionally obsolete both before and after maintenance. As the Minister says, we are not going to do maintenance work. We are going to overhaul them

[Traduction]

énorme déficit. Mais n'allez pas vous en prendre au personnel de VIA Rail: ces gens-là ne sont pas aux commandes.

Cela me ramène au rapport de la Commission canadienne des transports pour l'année 1984, à propos duquel M. Stewart déclare que les wagons voyageurs sont fonctionnellement dépassés avant même d'entrer dans le cycle de maintenance.

Mais ce n'est au fond ni M. Stewart ni moi-même qui déclarent cela: c'est tout bonnement la CCT. Est-ce que l'on a au moins pris en compte ce genre de rapport lorsque le gouvernement a décidé de ne pas acheter de nouveaux wagons voyageurs? Parce que, pour ce qui est de la remise en état, on dirait qu'elle n'a pas de fin. Je crois que certains wagons ont été convertis à l'électricité, en tout cas quelques-uns des plus anciens, et que vous comptez étendre l'opération à bon nombre d'autres wagons, ce qui ne les empêche pas d'être techniquement dépassés.

Compte tenu de ces informations, sans parler des nombreux rapports d'experts et autres recommandations insistant sur la nécessité d'acheter de nouveaux wagons pour voyageurs, j'aimerais savoir ce que le ministre entend lorsqu'il dit que la décision serait reportée pour une période indéterminée. Est-ce que cela va au-delà des dix ou quinze années de vie supplémentaire dont bénéficient les wagons que l'on a modernisés? Ou est-ce que la question sera étudiée à nouveau l'an prochain?

J'aimerais savoir comment on justifie la rénovation de ces anciens wagons, alors qu'on sait très bien qu'elle n'est pas rentable et que tout le monde sait qu'en achetant de nouveaux équipements, on réduirait les frais d'exploitation et de maintenance, sans parler des subventions que VIA Rail engloutit chaque année. Pourriez-vous expliquer au pauvre techno que je suis la raison d'une telle décision?

**M. Mulder:** Permettez-moi de préciser que je ne tiens pas à répéter ce qui a déjà été dit, et bien dit par M. Crosbie ce matin. Je crois en effet qu'il a répondu à une bonne partie des questions soulevées par M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Il ne nous a jamais expliqué la raison.

**M. Mulder:** J'y viens. Je voudrais également souligner que l'article de M. Stewart, quoique d'un style remarquable, ne s'appuie pas toujours sur des faits exacts. Par exemple, il dit que les wagons «légers, rapides, confortables» ont été fabriqués aux États-Unis. Or, chacun sait qu'ils ont été fabriqués au Canada et s'il s'était un tout petit peu renseigné, M. Stewart l'aurait su également.

**M. Benjamin:** C'est exact. Mais vous aurez remarqué que je ne l'ai pas cité lui, mais que j'ai cité la CCT.

**M. Mulder:** On a bel et bien tenu compte de l'étude de la CCT. En fait, on dit dans cette étude que les wagons étaient techniquement dépassés avant et même après le début du cycle de maintenance. Comme l'a dit le ministre, il ne s'agit pas de maintenance, mais de remise à neuf. En