

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 déboursier 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.