

[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.