

[Texte]

Mr. Angus: The bottom line is that you still do not have to have the cash coming out that year. It just has to show up in the books as a commitment.

Mr. Crosbie: The bottom line is that it costs the government the same amount either way you go. It is not a saving to the government.

Mr. Angus: In its consideration of whether to go with new equipment and the cost of the refurbishing program, did the Cabinet include in the cost-benefit analysis the impact on unemployment insurance for those 500 men and women in Thunder Bay? They will perhaps be laid off for at least a year, along with the 500 or more at Bombardier. Was that component included?

Mr. Crosbie: I am afraid the government cannot function and make decisions on that basis. The government has to make a decision what it can allocate to VIA Rail and the rail passenger service.

Mr. Angus: To hell with the workers.

Mr. Crosbie: It has nothing to do with to hell with the workers. If the government could spend another \$100 billion this year, or \$20 billion or \$10 billion, in buying goods and services and so on, that would help the worker; that would put workers to work. But somebody has to come up with that \$10 billion or whatever. The government already has a deficit of \$29 billion. It has to decide how much it can allocate to meeting the losses and the needs of the rail passenger service. It could not meet what it was going to cost for these particular cars, which are going to cost in the area of \$100 million more than anybody had estimated.

• 1105

Mr. Angus: You could not find \$45 million a year.

Let me go to the whole design question and the role of the consortium. It has been suggested—not by yourself, Mr. Minister, that I am aware of—that the reason for the high price was the fact that it went out to a consortium, as opposed to public tendering. Do you have any indication as to what the increase in cost per car was as a result of design change requirements put forward by the Department of Transport, by VIA, by CN and CP?

I will give you one example. Your predecessor, Mr. Mazankowski, indicated it took a year's worth of negotiations to change the undercarriage and the suspension facilities of those cars to prevent two double-decker cars from meeting and colliding. They were coming within eight inches in certain situations and they felt that was not a safe situation. Obviously the change in that would have added to the cost. Do you have any indication to what extent the increase in the price per car was because of design changes after the initial proposal was sent by VIA to the consortium?

Mr. Crosbie: No, I do not. I do not have that information. It has been suggested that there was a

[Traduction]

M. Angus: En dernière analyse, il reste que vous ne devez pas verser d'argent cette année-là. Il suffit que cela paraisse aux livres à titre d'engagement.

M. Crosbie: En dernière analyse, cela coûte la même chose au gouvernement d'une façon ou d'une autre. Ce n'est pas une économie pour le gouvernement.

M. Angus: Lorsqu'il a étudié s'il devait opté pour la solution du matériel neuf ou pour le programme de rénovation, est-ce que le Cabinet a inclus dans l'analyse des coûts et des bénéfices les répercussions sur l'assurance-chômage pour les 500 hommes et femmes de Thunder Bay? Ils seront peut-être mis à pied pour au moins un an, de même que 500 ou plus chez Bombardier. Est-ce que cet élément a été inclus?

M. Crosbie: Malheureusement, le gouvernement ne peut fonctionner comme cela et prendre des décisions sur cette base. Le gouvernement doit décider de ce qu'il peut attribuer à VIA Rail et au service voyageurs.

M. Angus: Et que les travailleurs aillent au diable!

M. Crosbie: Cela n'a aucun rapport. Si le gouvernement pouvait dépenser encore 100 milliards de dollars cette année, ou 20 milliards ou 10 milliards, pour acheter des biens et des services et ainsi de suite, cela aiderait les travailleurs; cela les ferait travailler. Mais quelqu'un doit trouver cette somme de 10 milliards de dollars, ou quoi que ce soit. Le gouvernement a déjà un déficit de 29 milliards de dollars. Il doit décider combien il peut consacrer pour combler les pertes et les besoins du service voyageur. Il ne disposait pas du coût nécessaire pour ces voitures, qui vont coûter environ 100 millions de dollars de plus que ce que l'on avait estimé.

M. Angus: Vous ne pouviez pas trouver 45 millions de dollars par année.

Permettez-moi d'aborder la question de la conception et du rôle du consortium. On a laissé entendre—ce n'est pas vous, monsieur le ministre, je le sais bien—que la raison du prix élevé est le fait qu'on a fait appel à un consortium plutôt que de lancer un appel d'offres public. Avez-vous une indication quelconque de l'augmentation du coût par voiture par suite des modifications exigées à la conception par le ministère des Transports, par VIA, par le CN et par le CP?

Je vais vous donner un exemple. Votre prédécesseur, M. Mazankowski, a déclaré qu'il a fallu une année de négociations pour modifier le châssis et la suspension de ces voitures pour empêcher que deux voitures impériale entrent en collision. Elles s'approchaient à moins de huit pouces dans certains cas et on croyait que cela n'était pas sûr. Manifestement, ce changement aurait ajouté au coût. Avez-vous une idée de l'augmentation du prix par voiture en raison des changements de conception après que la première proposition a été envoyée à VIA par le consortium?

M. Crosbie: Non, je n'ai aucune idée. Je ne dispose pas de cette information. On a dit qu'il y a eu une