

[Texte]

then no work has gone forward because these financial questions had to be answered. But as I understand it, it is the intention of VIA, or their desire, to go forward with the facilities in Halifax, Winnipeg, and Vancouver. Now, just what kind of facilities they are going to be, what the investments will be, that will have to be reviewed with us, and we, the government, will have to see whether we agree with what they are proposing in those particular areas.

• 1035

There have of course in the last two or three years been changes in the operations of VIA. For example, as I understand it, originally it was not felt that Vancouver was as high a priority as some of the others because of the service then being provided. However, since then there has been an extension of the Winnipeg-Edmonton service through to Vancouver. Vancouver therefore acquires much greater significance in the route structure of VIA and it therefore needs to be a base for maintenance support because it is on the end of the line.

There are other changes that had to be taken into account with reference to the kind of centres that will be needed in these particular areas. Another factor that has to be considered is the acquisition of new locomotives; these are locomotives that can drive from central Canada to Vancouver without the need for maintenance at any mid point. That changes what kind of facilities you require along the way and so on.

The situation now is that VIA will have to put forward for our consideration and approval exactly what kind of facilities they now plan for Halifax, Winnipeg, and Vancouver.

**Mr. Duguay:** Let me just pursue that last point. Currently a lot of the work that CN does in terms of motive power and refurbishing the cars—not the electrical stuff you have talked about but the normal refurbishing done in CN's Transcona yard. I am assuming the workers are there, and if CN were to get out of that business because VIA did it itself, the workers would normally transfer over to VIA and there have been discussion with the unions for doing that. If that were the case, are there currently such facilities in Vancouver? Are the workers located in Vancouver or are we looking at moving workers from places such as Moncton, Halifax, and Montreal to Vancouver?

**Mr. Crosbie:** I do not yet have the details, Mr. Duguay, so these are the questions that we will have to raise with VIA when they come forward with what they consider to be their requirements to operate VIA Rail in a satisfactory manner. These would certainly be the questions that I will want to have explained, such as how many workers will be needed in each area and the kinds of questions that you are asking.

[Traduction]

l'avant et de parachever ces installations. Depuis, rien d'autre n'a été fait, parce qu'il fallait répondre à ces questions financières. Cependant, d'après ce que je sais, l'intention ou le désir de VIA Rail est d'aller de l'avant et de construire les centres de Halifax, de Winnipeg et de Vancouver. Par contre, il nous incombe à nous, en tant que gouvernement, de savoir de quel type seront ces installations et quels seront les investissements, afin de décider si nous sommes d'accord avec les projets de la société dans ces domaines particuliers.

Depuis deux ou trois ans, il y a eu bien sûr des changements dans les services de VIA Rail. À titre d'exemple, je crois qu'initialement, l'installation de Vancouver n'avait pas autant de priorité que les autres, en raison du service fourni à l'époque. Cependant, depuis, le service Winnipeg-Edmonton a été prolongé jusqu'à Vancouver. Ainsi, Vancouver prend beaucoup plus d'importance dans la structure de VIA Rail et doit donc recevoir un centre d'entretien car elle est située à l'extrémité de la ligne.

Il y a d'autres changements dont il faut tenir compte, à propos des deux types de centres nécessaires à chacun de ces endroits. L'autre facteur à ne pas négliger est l'acquisition de nouvelles locomotives; il s'agit de locomotives qui peuvent faire le trajet du centre du Canada jusqu'à Vancouver sans entretien. Ce facteur a des répercussions sur le type d'installations nécessaires le long de la voie, etc.

La situation actuelle est la suivante: VIA Rail devra nous préciser, pour étude et approbation, les types d'installations qu'elle projette d'installer à Halifax, à Winnipeg et à Vancouver.

**M. Duguay:** Si vous le permettez, j'aimerais traiter de ce dernier point. Actuellement, le CN investit beaucoup de travail dans la force motrice et la modernisation des wagons; il ne s'agit pas de questions d'électricité comme ce dont vous venez de parler, mais des travaux normaux de modernisation en cours à la gare Transcona du CN. Je suppose que les travailleurs s'y trouvent et que si le CN devait se retirer de ce marché parce que VIA Rail assure le service, ces travailleurs passeront normalement chez VIA Rail et qu'il y a eu des discussions avec les syndicats à ce propos. Si tel est le cas, existe-t-il des installations de ce genre à Vancouver? Est-ce que les travailleurs se trouvent à Vancouver en envisageons-nous de les déplacer de villes comme Moncton, Halifax et Montréal, pour les reloger à Vancouver?

**M. Crosbie:** Je n'ai pas encore tous les détails, monsieur Duguay; ce sont là des questions que nous devons poser aux dirigeants de VIA Rail, lorsqu'ils viendront nous présenter ce qu'ils considèrent comme leurs besoins pour exploiter VIA Rail de façon satisfaisante. Ce sont là assurément des questions que je souhaite voir éclaircir, par exemple le nombre de travailleurs nécessaires dans chaque région et les autres questions que vous soulevez.