

devraient être prévues pour couvrir les services qui sont assurés dans l'intérêt national et que VIA doit maintenir, même s'ils lui causent de lourdes pertes. Le Comité estime que ce serait faire un pas dans la bonne voie que de permettre à VIA de mieux établir ses priorités dans un cadre économiquement viable.

**13. Le Comité recommande que la loi sur VIA Rail Canada prévoie l'établissement de niveaux de subventions appropriés, et les niveaux de service correspondants que VIA Rail Canada devra fournir.**

## **SERVICE VOYAGEURS**

Comme nous l'avons signalé plus haut, VIA Rail et le gouvernement ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer le service et le matériel. Mais des études en cours, comme celle sur les prototypes de trains, ou déjà faites, par exemple au sujet du service ferroviaire dans les corridors de grande vitesse, visent à améliorer l'exploitation de VIA. Bien que le Comité applaudisse ces initiatives tendant à moderniser un réseau ferroviaire très longtemps négligé, il lui incombe de souligner certains aspects de la question qui méritent qu'on s'y attarde.

### **A. Centres d'entretien**

L'annonce de la construction de centres d'entretien à Halifax, à Montréal, à Toronto et à Winnipeg devrait contribuer, à la fois, à améliorer la viabilité de VIA et à lui permettre de mieux contrôler ses frais d'exploitation. Toutefois, la question de savoir jusqu'à quel point VIA aura un droit de regard sur ces centres reste à déterminer. Alors que VIA possédera les centres d'entretien, elle ne sera pas totalement en charge des travaux qui y seront effectués, tant que la politique des contrats avec le CN sera en vigueur. VIA et le CN ont annoncé, le 30 mai 1984, qu'ils avaient conclu un accord de principe visant à transférer des centaines d'employés du CN à VIA Rail. Elles soulignaient toutefois que cela ne se fera pas du jour au lendemain parce qu'un pareil transfert exige de longues négociations avec les syndicats avant d'être officialisé. Advenant qu'il le soit, VIA deviendra complètement maître des installations d'entretien et des travaux qui y seront effectués. Elle soutient que ses frais baisseront alors, car elle administrerait son propre effectif et pourrait déterminer exactement les travaux à entreprendre. En conséquence, le Comité est d'avis que VIA devrait employer son propre personnel dans ses centres d'entretien.

**14. Le Comité recommande, en vue de permettre à VIA Rail Canada de pleinement contrôler ses centres d'entretien, les travaux qui y sont effectués et leurs coûts, que l'on envisage de confier ces responsabilités aux employés de VIA Rail Canada, ce qui comporterait le transfert de personnel ou l'embauche de nouveaux employés.**

### **B. Reconstruction de voitures de chemin de fer**

Le Comité a été fortement impressionné par l'usine de reconstruction de voitures de chemin de fer de la société Amtrak, qu'il a visitée à Beech Grove (Indiana). Amtrak avait hérité au moment de sa création, au début des années 70, d'un parc de voitures à vapeur dont