

[Texte]

on the precise subject of VIA Rail, what Mr. Gray said is basically correct, that there has been no communication, certainly formally, between CTC and DOT on Via Rail. You were alluding to some staff representation or discussion on the phone; there may or may not have been, but you cannot tell me, within the bounds of confidentiality, if there has been, one, two, three, four or five. It is very vague and/or almost non-existent on the VIA situation, not on other good work you have done on other transportation issues. This, as I understood your answer, even as convoluted as parts of it were; the same as our questions get convoluted.

The Chairman: I guess it boils down to—and you can correct me if I am wrong—you, Mr. Gray, seeing the role of the CTC as an administrative, regulatory and safety operation, not as an advocacy operation, is that correct?

Mr. J. Gray: Yes, I agree with that, but I probably should also add that—and this is, I think, valid—we are strapped for resources in a sense. We fully utilize the resources we have and additional initiatives are hard to carry out with the staff we have. We think we are getting by, and we think we are doing a fairly good job in the areas we do, but we really just do not have the resources to take on additional initiatives that are more or less voluntary. We carry out our duties as best we can with the resources we have. For example, to have to prepare . . . Well, I guess I have gone as far as I can go.

The Chairman: Yes, you were getting into the advocacy role.

I am sorry, Mr. Nowlan, I have to move on to Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, on this topic, just for a minute and before I go on to some other things . . .

The Chairman: I am going to limit you to 10 minutes from now on.

Mr. Blaikie: Fine. The costing arrangement that was discussed earlier, as between VIA and CN, and this Amtrak study, etc., relates to the question that I raised earlier, because one of the advantages VIA has had in their various attempts to reduce their commitment to passenger rail service on the Winnipeg—Farlane route has been the costing arrangement. In other words, because you do not have a costing arrangement that is related to actual repairs on the cars that are running on that line and because you simply have a formula. VIA has been able to come before the CTC and distort reality by using that formula to claim that the equipment on that particular line is costing them so and so much money. If that is what CN is charging them to maintain, because you charge so much per car, whatever it is. When the fact of the matter is that I know and many of the other people who use that line know, because it works in the Transcona shops that none of those cars have seen the inside of the shop for a decade. And yet this formula permits them to charge . . . permits them to pretend that, in this case, a certain rail line is costing them so much to maintain. So, I just point that out to you. That the costing . . . that there is need . . . I wanted to reinforce the perception that there is need to redo that whole costing arrangement because it

[Traduction]

fait, au sujet de VIA Rail, ce que M. Gray a dit est fondamentalement exact, il n'y a pas eu de communications, du moins pas officielles, entre la commission et le ministère. Vous faites allusion à certaines communications au niveau du personnel, à certaines discussions téléphoniques, il est possible qu'il y en ait eu, mais vous ne pouvez me dire, puisqu'il s'agirait d'une question confidentielle, s'il y a eu une, deux, trois, quatre ou cinq communications. Tout cela est très vague, nous sommes presque dans le vide complet. Et je ne parle pas ici du bon travail que vous avez pu faire dans d'autres domaines.

Le président: Vous me corrigerez si je me trompe, mais il me semble, monsieur Gray, que vous envisagez votre rôle à la CCT comme un rôle administratif, vous vous occupez de réglementation et de sécurité des opérations, non de la promotion de vos idées, n'est-ce pas?

M. J. Gray: Je suis d'accord avec vous, mais j'ajouterai, et je crois qu'il faut le dire, que nos ressources en personnel ne sont pas suffisantes. Nous nous en sortons, nous faisons un assez bon travail, cependant, nous n'avons pas les ressources voulues pour prendre des initiatives supplémentaires sur une base plus ou moins volontaire. Ainsi, je dois préparer . . . mais je suppose que je ne peux en divulguer davantage.

Le président: Oui, vous vous engagez sur la voie de la promotion.

Je regrette, monsieur Nowlan, mais nous devons passer à M. Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, au sujet de cette question, et avant de passer à autre chose . . .

Le président: Les tours se limiteront à dix minutes à partir de maintenant.

M. Blaikie: Bien. La question des ententes en matière d'établissement des coûts dont nous avons discuté précédemment entre VIA et CN et dans le cas de cette étude de Amtrak représente un avantage, comme je l'ai dit précédemment pour VIA dans ses différentes tentatives de réduire son engagement envers le service de transport voyageur sur la ligne Winnipeg—Farlane. En d'autres termes, l'entente concernant les coûts n'est pas reliée aux coûts réels de réparations des voitures voyageant sur cette ligne, ceux-ci sont établis en fonction d'une formule. VIA a pu déformer la réalité devant la CCT, VIA s'est servie d'une telle formule pour dire que l'équipement sur cette ligne lui coûtait telle et telle somme d'argent. En effet, CN réclame tant par voiture de façon générale. En fait, comme tout le monde le sait qui prend ce train ou travaille dans les ateliers de Transcona, aucune de ces voitures n'a vu la couleur d'un atelier depuis un décennie. Pourtant, c'est en vertu de cette formule que les coûts d'entretien des wagons sont établis. J'insiste donc sur le fait qu'il faudrait réviser toute cette entente concernant l'établissement des coûts parce que celle-ci déforme la réalité et parce qu'elle a été souvent le prétexte nécessaire pour tromper la CCT. On pourra me répondre à cela plus tard.