

[Text]

[Translation]

• 1030

Mr. Crosbie: The new cars that were being discussed with Trans-Consortium—I think, according to the rough figures, it would cost about \$2 million or \$3.3 million to acquire a new car, the type that were being discussed. And to refurbish and rehabilitate the car, such as we are now contemplating here, would cost around \$800,000.

Mr. Duguay: What about life expectancy?

Mr. Crosbie: I believe the life expectancy of these cars that would be rehabilitated is from 10 to 15 years. The new cars I guess would have a life expectancy of 25 to 30 years.

Mr. Duguay: I do not have any difficulty with that. It seems to me that a lot of people keep old cars because it makes more economic sense to refurbish them, rather than paying the interest on the capital cost that you are going to have to put out.

My questions really were going to relate to the process of maintenance. In 1981 VIA conducted a feasibility study that resulted in a recommendation—I am quoting from their annual report—that “new maintenance facilities be constructed at six locations across the country”. In 1982 it looked as though the former government was about to strike that to two facilities: one in Montreal and one in Toronto. In 1983, when Lloyd Axworthy became the Minister, there was an announcement, which I recall—as a matter of fact, I had a copy dredged out yesterday—dated December 16, 1983. The announcement suggested that there would be four maintenance facilities: one in Montreal, one in Toronto, one in Halifax, and one in Winnipeg.

In the House this week, in answer to a question, Mr. Minister, you said that you would continue with new maintenance facilities, including facilities in Winnipeg, Vancouver and Halifax. I wonder if you could describe for me what those plans are, what size facilities they will be, and what work they will accomplish at each of those locations.

Mr. Crosbie: As I understand the situation, in 1982 the initial plan that the the government of the day approved was to put major overhaul facilities in Montreal. The estimated cost then was \$146 million, and in Toronto the estimated cost was \$99 million. That was approved by the government, in any event, in that year. Then there was a change of Ministers, and there was an announcement made to the effect that you stated, that there would be facilities down in Halifax and Winnipeg. So the decision was apparently made then, or approval given to VIA, to go forward with maintenance facilities in Halifax and Winnipeg. These would not have been major overhaul centres; they would have been in the category of service centres.

Then the matter was reviewed again in 1984—the work had already begun in Montreal and I think Toronto—and we decided to go ahead and complete those facilities. Since

M. Crosbie: Dans le cas des wagons neufs dont il a été question avec la firme Trans-Consortium, je crois que, selon les chiffres bruts, il en coûterait environ de 2 à 3,3 millions de dollars pour acquérir un wagon neuf du type en question. Par contre, pour moderniser un wagon et le remettre en état, ce dont nous discutons actuellement, il en coûterait environ 800,000\$.

M. Duguay: Et quelle serait la durée utile?

M. Crosbie: Je crois que la durée utile de ces wagons remis en état est de 10 à 15 ans. Les nouveaux wagons, je suppose, auraient une durée utile de 25 à 30 ans.

M. Duguay: Ce n'est pas cela qui me préoccupe. Il me semble que beaucoup conservent de vieux wagons parce qu'il est plus raisonnable et plus économique de les remettre en état que de payer l'intérêt sur les coûts d'immobilisations qu'il faudrait faire.

En fait, mes questions portaient sur l'entretien. En 1981, VIA Rail a mené une étude de faisabilité dont voici une des recommandations, extraite du rapport annuel de la société: que de nouvelles installations d'entretien soient construites à six endroits du pays. En 1982, tout portait à croire que le gouvernement précédent allait ramener cela à deux installations, l'une à Montréal et l'autre à Toronto. En 1983, quand Lloyd Axworthy est devenu ministre, il a fait, le 16 décembre 1983, un communiqué dont j'ai obtenu copie hier. Dans le communiqué, on disait qu'il y aurait quatre installations d'entretien: une à Montréal, une à Toronto, une à Halifax et enfin, une à Winnipeg.

À la Chambre, cette semaine, vous avez dit, monsieur le ministre, en réponse à une question, que vous alliez continuer d'implanter de nouvelles installations d'entretien, y compris à Winnipeg, à Vancouver et à Halifax. Pouvez-vous me préciser un peu quels sont ces plans, de quelle taille seront ces installations et quelles tâches seront exécutées à chaque endroit.

M. Crosbie: Si ma mémoire, en 1982, le projet initial, approuvé par le gouvernement de l'époque, était d'implanter un grand centre d'entretien et de réparations à Montréal. À l'époque, le coût estimatif était de 146 millions de dollars et, à Toronto, de 99 millions de dollars. Quoi qu'il en soit, le projet avait été approuvé par le gouvernement, cette année-là. Par la suite, un nouveau ministre est arrivé, qui a publié un communiqué précisant ce dont vous venez de parler, c'est-à-dire qu'il y aurait des installations à Halifax et à Winnipeg. Il semble donc que la décision prise à ce moment-là où l'approbation accordée à VIA Rail était d'aller de l'avant et d'implanter des installations d'entretien à Halifax et à Winnipeg. Ces installations n'auraient pas été de grands centres de réparations, mais plutôt des centres d'entretien.

Par la suite, le projet a été à nouveau révisé en 1984—le travail avait déjà commencé à Montréal et, je crois, également à Toronto—et nous avons décidé d'aller de