

[Text]

I might add that while VIA's new business plan does not address the issue of high-speed rail, neither does it preclude the operation of such a service.

Another question you raised is whether our existing capital program is sufficient for the five years of the current corporate plan. Since VIA's maintenance centres have been completed, the corporation's major capital expenditures over the next five years are for equipment. The company currently is converting 190 cars to electric power. The first train set is scheduled for completion in the spring of 1990 and we expect the project to be completed on time in February of 1992.

The answer to your question is that current capital funding is satisfactory. We do recognize that new expenditures on equipment will be required after 1994, and we will be developing proposals for the replacement of the remaining blue and yellow fleet.

As for maintenance centres, our fleet maintenance plan guarantees the continued functioning of all centres for at least the horizons of this corporate plan. Since you are particularly concerned about the future of the Halifax and Toronto facilities, I will mention that we plan to maintain 16 sleepers, 5 locomotives and we will service the Eastern Transcontinental at Halifax. Our Toronto centre will service the Canadian and maintain the equipment used in southwest Ontario.

With respect to existing labour agreements, I have been quoted recently as stating that further progress was required in the modernization of anachronistic work rules if VIA's future as a viable enterprise was to be achieved. I should point out that some progress already has been achieved.

In 1986 more flexible work rules reduced the number of on-train service personnel. In 1987 our shop-craft employees agreed to the use of part-time personnel. This fall we signed an agreement with the United Transportation Union providing for crew reductions which will be phased in between January 1990 and December 1993. We are also negotiating with the Brotherhood of Locomotive Engineers, seeking changes in work rules governing the designation of the second employee assigned to operate the locomotive. We want the right in certain circumstances to assign employees such as conductors or trainmen who also are qualified in the operating rules.

[Translation]

l'encombrement, une utilisation minimale des terres, une exploitation plus efficiente des ressources énergétiques, une diminution de la pollution et un accroissement de la sécurité.

J'aimerais ajouter que dans son nouveau plan d'entreprise, VIA n'aborde pas la question du train à grande vitesse mais n'écarte pas non plus cette possibilité.

Vous vous êtes également demandé si le programme d'immobilisation courante peut couvrir le plan d'entreprise quinquennal actuel. Comme la construction des centres de maintenance est maintenant terminée, les seules dépenses en immobilisation importante que la société devra engager au cours des cinq prochaines années toucheront le matériel roulant. Comme vous le savez sans doute, en ce moment, la société convertit à l'électricité 190 voitures. Nous prévoyons que la première rame entièrement convertie pourra entrer en service au printemps de l'année prochaine et que le programme complet d'électrification sera terminé en février 1992, conformément au calendrier.

Par conséquent, pour répondre à votre question, les fonds d'immobilisation pour l'exercice en cours sont suffisants. Cependant, nous reconnaissons qu'il faudra engager de nouvelles dépenses au chapitre du matériel roulant après 1994 et nous élaborerons diverses propositions en vue du remplacement des voitures bleues et jaunes qui restent en service.

Pour ce qui est des centres de maintenance, notre plan de maintenance du matériel roulant garantit le maintien de tous les centres pour au moins la période visée par le plan d'entreprise. Vous semblez particulièrement inquiets de l'avenir des installations de Halifax et de Toronto; je suis en mesure de vous indiquer dès maintenant que nous prévoyons assurer à Halifax la maintenance de 16 voitures-lits et de cinq locomotives, ainsi que l'entretien courant du transcontinental de l'Est. Pour sa part, le centre de Toronto assurera l'entretien courant du «Canadien» et s'occupera de la maintenance du matériel roulant exploité dans le sud-ouest de l'Ontario.

Au sujet des conventions collectives en vigueur, on a reproduit dernièrement une des mes déclarations selon laquelle il fallait poursuivre la modernisation de nos règles de travail anachroniques pour assurer la viabilité de VIA dans l'avenir. Permettez-moi de rappeler que nous avons déjà accompli certains progrès sur ce terrain.

En 1986, l'application de règles de travail plus flexibles a permis de réduire le nombre d'employés affectés au service dans les trains. En 1987, le personnel de nos ateliers a accepté que des employés à temps partiel soient embauchés. Nous venons, cet automne de conclure avec les Travailleurs unis des transports un accord prévoyant des compressions des équipes échelonnées entre janvier 1990 et décembre 1993. Nous négocions également avec la Fraternité des ingénieurs de locomotives certaines modifications aux règles de travail régissant le choix du deuxième employé affecté dans la cabine de la locomotive. Nous voulons avoir le droit d'affecter, dans certaines circonstances, des employés, comme des chefs de train ou