

[Text]

**Mr. Angus:** Is that not part of the problem? VIA has had to spend so much money over the years. The billions that Mr. Bouchard talks about going down the drain has really been on maintenance of that junk.

**Mr. Lawless:** And refurbishing.

**Mr. Angus:** That is where the problem has been. Years ago they should have bought new equipment.

**Mr. Lawless:** VIA's problem is that it has never had enough money. That is going to prevail, unless you want to spend billions of dollars on new equipment. We have not had that luxury.

**Mr. Angus:** In spite of promises from Ministers of Transport.

**Mr. Malone (Crowfoot):** Obviously, these are rather interesting times. Canada by its geography is not particularly suited for the train, except in some small places. So you have an interesting challenge ahead of you.

If we could transplant railways similar to those that are operating successfully in other parts of the world, where distances are short between population centres, would we ever be able to amortize on the basis of ridership that kind of a system in this country?

**Mr. Lawless:** If the question is whether a railway passenger service can make money, the answer is no. I know of none in the world that make money. Mr. Claytor of Amtrak, in his current 1988 report, says:

We are not aware of any national passenger railroad in the world that covers more of its own costs than Amtrak.

Amtrak has a 69% cost recovery at the moment, after all the wonderful things they have done. They still do not have a high-speed train in the United States. That is the difficulty in running a passenger service anywhere in the world. It is even more difficult in a lightly populated country like Canada.

So the idea of being profitable is a myth. Hopefully, though, there can be a better cost recovery than there is at the moment.

• 1025

**Mr. Malone:** Bearing in mind what probably is the logical objective for the nation, that we put in place the best transportation system at the most cost recoverable rate, would it be your view that you ought to be focusing in the future on target areas in the remaining 51% to assure their success? Or are you intending to hit all sections of that network equally in terms of your investment in new equipment and effort toward service?

**Mr. Lawless:** Let me comment first of all on the 50%-plus. That is true as far as passenger miles are concerned, train miles are concerned. But if you look at

[Translation]

**M. Angus:** N'est-ce pas une partie de votre problème? VIA a dû tant dépensé au cours des années. Les milliards gaspillés dont M. Bouchard parlent ont servi en réalité à l'entretien de ce matériel déclassé.

**M. Lawless:** Et à sa réparation.

**M. Angus:** C'est de là que vient le problème. Il y a des années que ce nouveau matériel aurait dû être acheté.

**M. Lawless:** Le problème de Via c'est que la société n'a jamais eu assez d'argent. Cela continuera à moins de bien vouloir consacrer des milliards de dollars à du nouveau matériel. Nous n'avons pas pu nous permettre ce luxe.

**M. Angus:** Malgré les promesses des ministres des Transports.

**M. Malone (Crowfoot):** Il est évident que nous vivons une époque formidable. Le Canada de par sa géographie ne se prête pas particulièrement au transport ferroviaire à l'exception de certains petits secteurs. Vous avez donc un défi intéressant à relever.

Si nous transplantions un réseau analogue à ceux qui fonctionnent avec tant de succès dans d'autres régions du monde où les distances sont plus courtes entre les centres de population, arriverions-vous jamais à l'amortir avec le nombre de passagers que nous avons?

**M. Lawless:** Si vous me demandez si un service ferroviaire de voyageurs peut être rentable, la réponse est non. Je n'en connais aucun au monde qui le soit. M. Claytor d'Amtrak dans son rapport de 1988 dit:

Nous ne connaissons aucun service ferroviaire de voyageurs dans le monde qui amortisse mieux ses coûts qu'Amtrak.

Le taux de recouvrement des coûts d'Amtrak à l'heure actuelle est de 69 p. 100 après toutes les choses merveilleuses mises en branle. Il n'y a toujours pas de trains à grande vitesse aux États-Unis. C'est le problème que pose un service ferroviaire de voyageurs n'importe où dans le monde. C'est encore plus difficile dans un pays de densité aussi faible que le Canada.

Cette idée de rentabilité est illusoire. J'espère toutefois que nous arriverons à mettre au point de meilleurs mécanismes de recouvrement des coûts que ceux qui existent présentement.

**M. Malone:** Si logiquement notre souci est d'offrir le meilleur système de transport au meilleur taux de recouvrement des coûts, pensez-vous que VIA devrait désormais concentrer ses efforts sur des régions choisies qui se trouvent dans les restants de 51 p. 100 afin d'obtenir là les meilleures chances de succès? Avez-vous plutôt l'intention de répartir uniformément vos investissements en matériel et vos efforts d'amélioration du service dans tout le réseau?

**M. Lawless:** Permettez-moi d'abord de faire des commentaires les quelque 50 p. 100. Ce chiffre est exact en ce qui concerne les voyageurs-milles ainsi que les