

[Texte]

you cannot serve both routes and what are the factors that allow you to determine which is the best way to go. We tried to look at the alternates that are available in highway, bus, air, and other ways to go. We looked at where is the main part of the traffic to be protected. Sudbury was the main part of the traffic to be protected. So you could either go over the route that the Canadian goes now or you could go the other way, the northern route. We decided that since we get to Sudbury junction we could get to Capreol, which is only a car or a bus ride away. We had to look at the high cost against the reference levels that are associated with operating that remote service from Capreol to Winnipeg. There were big numbers there. All of those factors put together drove us in the direction that we would be better off to go the way we have chosen.

You can make the argument both ways. But those are the factors we used, and I do not apologize for using those factors. But we think that is the best option, taking everything into consideration. If we went the other way, yes, we would serve Sudbury, but we are still serving Sudbury this way. We would be able to serve Thunder Bay, which we do not, and we decided it would be better for us to fold in that remote. If you look at the reference levels, you have quite a few millions of dollars that you would not have for other services.

• 1050

Mr. Comuzzi: Let me address each one of the concerns you had in making your decision, Mr. Lawless. First is Capreol to Winnipeg as a serviced remote route, one of the nine, yet by choosing that you have to provide a remote route from White River to Sudbury, which according to your figures is \$1,700,000 a year at present. I do not know if they were new reference levels, but the figure I have is \$1,700,000 a year in costs. So there was a choice there. You realize, of course, that by choosing the northern route from Sudbury-Capreol—and I refer to them both—to Winnipeg you bypass approximately 400,000 potential passengers who are no longer serviced by passenger train service.

Mr. Lawless: I cannot speak to those numbers, Mr. Chairman, but as I said before, we viewed what was available as far as alternate modes are concerned and the fact, a very big fact, that we were mandated to serve Capreol to Winnipeg. By the time you make all those trade-offs... We knew that if we were going to serve Capreol to Winnipeg as a remote and go the other route we would have had to cut elsewhere. So it was that kind of process.

Mr. Comuzzi: But what would you have had to cut elsewhere, Mr. Lawless?

[Traduction]

sommes partis du principe qu'il est impossible de desservir les deux parcours et nous avons examiné les facteurs nous permettant de déterminer le meilleur. Nous avons essayé de voir s'il existait d'autres possibilités de transport par route, autobus, avion et ainsi de suite. Nous nous sommes demandés où il fallait protéger la majeure partie du trafic, à Sudbury, dans ce cas. On pouvait donc adopter l'itinéraire actuel du «Canadien» ou emprunter la liaison septentrionale. Nous avons décidé qu'étant donné que nous desservons l'embranchement de Sudbury, nous pouvions inclure Capreol qui ne se trouve qu'à une petite distance en voiture ou en autobus. La question du coût élevé s'est posée, et nous l'avons examinée par rapport aux niveaux de référence associés à l'exploitation de ce service éloigné, Capreol-Winnipeg. Les chiffres étaient élevés dans ce cas. L'ensemble de ces facteurs nous a permis de donner la préférence au service que nous avons choisi.

Vous pouvez justifier les deux options, mais les facteurs retenus me paraissent satisfaisants. Vu l'ensemble de la situation, nous pensons que cette option est la meilleure. Si nous avons choisi l'autre voie, nous aurions desservi Sudbury que nous desservons quand même de cette façon. Nous aurions pu desservir Thunder Bay par contre, mais nous avons décidé qu'il serait préférable que nous desservions cette région éloignée. Si vous examinez les niveaux de référence, ils font état de quelques millions de dollars que nous n'aurions pas pour les autres services.

M. Comuzzi: Permettez-moi d'examiner chacune des difficultés dont vous avez tenu compte pour prendre votre décision, monsieur Lawless. Tout d'abord, la ligne entre Capreol et Winnipeg dessert l'une des neuf régions éloignées. En la choisissant, vous êtes forcés de desservir une autre région éloignée, entre White River et Sudbury, ce qui représente annuellement selon vos chiffres 1,700,000\$. Je ne sais pas s'il s'agit de nouveaux niveaux de référence, mais c'est bien ce que j'ai pour les coûts annuels. Là vous avez fait un choix. Vous vous rendez bien sûr compte en préférant la ligne septentrionale de Sudbury-Capreol, à Winnipeg, vous privez du service ferroviaire environ 400,000 passagers possibles.

M. Lawless: Monsieur le président, je ne peux pas confirmer ou réfuter ces chiffres, mais encore une fois, nous avons examiné s'il existait d'autres modes de transport, et par ailleurs, ce qui est loin d'être négligeable, nous avons pour mandat de desservir la ligne entre Capreol et Winnipeg. Lorsque vous avez finalement fait tous ces équilibres... Nous savions que si nous allions desservir Capreol et Winnipeg en tant que régions éloignées mais pour assurer aussi la desserte de l'autre ligne, il nous aurait fallu réduire le service ailleurs. Voilà donc comment nous avons procédé.

M. Comuzzi: Mais qu'est-ce que vous auriez dû supprimer ailleurs, monsieur Lawless?