

[Text]

about dates and times and what was going to happen to the Moncton shops and Newfoundland prior to the time. Not until a decision is made about what kind of services we are going to operate will we be able to sit down with any degree of intelligence and talk to our unions. We are going to do that starting immediately, and this will take place over the next 90 days. Until now, it has been almost impossible to identify the individuals who are involved. That problem has now been identified and we will be working on it on that basis.

We do not have any hidden agenda, we are not trying to hold our light under a bushel, and we want to get together with the unions as quickly as we can.

Mr. Fontana: Mr. Lawless, if all these additional consultations are put in place, can you keep this committee apprised of those negotiations? They very much impact on your five-year business plan and the \$140 million the government has indicated it will cost the people of Canada.

Mr. Lawless: I can confirm that there have already been discussions with some of the unions about the changes that will take place on January 15. Mr. Morin has had detailed discussions with some of the union members and all of them have been invited to talk to us.

Mr. Fontana: I am trying to grasp these recommendations. Mr. Lawless, the last time you came before this committee you donned a nice VIA hat and said you were going to champion passenger rail service in this country, even though the government, by virtue of the budget, had halved your financial references.

Today you come to us saying that your recommendations were essentially followed by the Cabinet. This \$4-million document, the most comprehensive document and study ever done about passenger rail service, points out that there is a future in passenger rail service in this country, even under the minimal modes. If VIA—you are supposed to be championing passenger rail service—had recommended even the most minimal service, we would not have a service which is designed and doomed to failure in the next five years. If you remove service, especially in the corridor between Sarnia, Toronto and Ottawa, if you reduce service by 50% you are going to tell people they better find alternative modes of transportation. If you think you are going to carry 4.6 million passengers next year on a system which is not going to respond to the needs of people, in five years you will be coming back to this government asking that the other half be gutted as well.

How, after spending \$4 million, can you tell me that you recommend something—the government says it is intended to save VIA—that guts the heart and soul of a system which showed promise, considering its results in 1988?

[Translation]

quant aux dates et ce qui devait se produire dans les ateliers de Moncton et de Terre-Neuve. Tant qu'une décision n'aura pas été prise sur le genre de services que nous allons offrir, il ne nous sera pas possible de rencontrer les syndicats pour en parler avec eux de façon intelligente. C'est ce que nous avons l'intention d'entreprendre immédiatement, et c'est ce que nous ferons au cours des 90 prochains jours. Jusqu'à présent, il a été presque impossible de déterminer quelles personnes seraient touchées. Comme nous savons maintenant où se trouve le problème, nous allons nous y attaquer.

Nous n'avons pas de programme secret, nous n'essayons pas de cacher quoi que ce soit, et nous voulons rencontrer les syndicats le plus rapidement possible.

M. Fontana: Monsieur Lawless, si vous entreprenez toutes ces consultations supplémentaires, pouvez-vous tenir notre Comité au courant du déroulement de ces négociations? Elles ont des conséquences importantes sur votre plan quinquennal d'entreprise et sur les 140 millions de dollars que cela va coûter aux Canadiens selon le gouvernement.

M. Lawless: Je suis en mesure de confirmer que nous avons déjà eu des entretiens avec certains des syndicats relativement aux changements qui auront lieu le 15 janvier. M. Morin a eu des entretiens détaillés avec certains membres du syndicat, et ils ont tous été invités à s'entretenir avec nous.

M. Fontana: J'essaie de comprendre ces recommandations. Monsieur Lawless, lors de votre dernière comparution devant notre Comité en tant que représentant de VIA, vous nous avez dit que vous alliez vous faire le défenseur du service ferroviaire de voyageurs au Canada, même si le gouvernement dans son budget avait coupé de moitié vos niveaux de référence.

Aujourd'hui vous venez nous dire que le Cabinet a essentiellement suivi vos recommandations. Ce document de 4 millions de dollars, l'étude la plus complète ayant été effectuée au sujet du service ferroviaire de voyageurs affirme que le service a de l'avenir au Canada, même s'il est réduit au minimum. Si VIA avait recommandé un service même le plus réduit qui soit—vous êtes censé défendre le service ferroviaire voyageur—nous n'aurions pas un service voué à l'échec d'ici les cinq prochaines années. Si vous réduisez le service, particulièrement dans le corridor entre Sarnia, Toronto et Ottawa, si vous en supprimez 50 p. 100, vous dites ainsi aux gens qu'ils feraient mieux de trouver un autre moyen de transport. Si vous croyez que vous allez transporter 4,6 millions de voyageurs l'an prochain avec un réseau qui ne va pas répondre aux besoins de la population, dans cinq ans vous reviendrez voir le gouvernement pour lui demander d'abandonner également l'autre moitié.

Après avoir dépensé 4 millions de dollars, comment pouvez-vous faire une recommandation, qui, selon le gouvernement devrait sauver VIA, mais qui dépouille un réseau qui était prometteur, si l'on tient compte des résultats de 1988?