

**EVIDENCE**

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, October 17, 1989

• 0930

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for votes or for hearing evidence. I appreciate everyone's being on time.

I would like to welcome Mr. Lawless and Mr. Hannigan. We are here this morning for VIA and the officials, and Mr. Lawless will introduce them. This afternoon Mr. Lawless will be wearing his other hat as CN president. I want to try to keep that focus sharp, because there is going to be some overlap.

**Mr. Ron Lawless (President and Chief Executive Officer, VIA Rail):** We have a statement in response to a letter we received, drafted to help focus today's questioning.

With me today are Mr. Lawrence Hanigan, Chairman of the Board, VIA Rail; Bill Moran, Executive Vice-President and Chief Operating Officer; and James Roche, Vice-President, Corporate Planning.

The circumstances under which we appear before you today are rather unusual. Your members will have many questions on VIA's new network and our pending reorganization. I want to state up front that we are here to answer any and all questions. We look forward to the opportunity to clarify some of the planning that has gone forth up to now.

To assist you in analyzing VIA's services on a route-by-route basis, we are tabling with you today the costing information that you have requested, together with a description of the methodology that VIA uses to determine those costs. These analyses provide a good measure of the financial performance of each of the individual train services, and were quite useful in the very broad initial assessment of the type of train service network that could be afforded within the new reference levels announced by the government last May.

I would like to emphasize, however, that the development of the new network was by no means only that of a cost account. While the revenue cost ratios of the services were an important factor in our consideration of what routes to retain and which to abandon, these financial indicators had to be weighed very carefully against other social and national objectives.

• 0935

One of the guiding principles was to ensure the retention of adequate links from coast to coast. Another

**TÉMOIGNAGES**

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 17 octobre 1989

**Le président:** Collègues, je vois que nous avons le quorum pour les votes et les témoignages. Je vous remercie tous d'être à l'heure.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Lawless et à M. Hannigan. Nous sommes réunis ce matin pour entendre les représentants de VIA. M. Lawless nous les présentera. Cet après-midi M. Lawless portera son autre chapeau, celui de président du CN. Je tiendrai les rennes fermement pour qu'il n'y ait pas débordement d'un sujet sur l'autre.

**M. Ron Lawless (président et directeur général, VIA Rail):** Nous avons une déclaration en réponse à une lettre que nous avons reçue et qui devrait permettre de donner une perspective aux questions d'aujourd'hui.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Lawrence Hannigan, le président du Conseil d'administration de VIA Rail; de Bill Moran, le vice-président administratif et chef de l'Exploitation et de James Roche, vice-président, Planification générale.

Les circonstances qui nous amènent à comparaître devant vous sont assez exceptionnelles. Les membres de votre Comité auront beaucoup de questions à nous poser sur le nouveau réseau de VIA et sur notre restructuration. Permettez-moi de dire dès le départ que nous sommes ici pour répondre à toutes vos questions. Nous saisissons cette occasion pour rectifier et clarifier certains propos concernant nos plans.

Afin de vous aider dans l'analyse détaillée du nouveau réseau ferroviaire, nous déposons aujourd'hui les données sur les coûts que vous avez demandées, ainsi que la description de la méthode dont VIA se sert pour établir ceux-ci. Ces analyses fournissent une bonne évaluation de la performance financière de chaque liaison et se sont avérées utiles lorsque nous avons tenté de définir les grandes lignes du réseau ferroviaire que la société pouvait se permettre d'offrir, compte tenu des nouvelles limites de financement fixées par le gouvernement en mai dernier.

Cependant, je tiens à insister sur le fait que la conception du nouveau réseau n'a pas été un simple exercice de comptabilité de prix de revient. Certes, nous nous sommes beaucoup fondés sur les rapports recettes-coûts des liaisons pour décider de leur maintien ou de leur suppression, mais nous avons dû soigneusement pondérer ces indicateurs financiers et d'autres objectifs sociaux et nationaux.

L'un des principaux déterminants était de maintenir des liens ferroviaires adéquats d'un océan à l'autre. Un