

[Text]

Mr. Angus: Yet VIA Rail prepared it just like you prepared this one, which did provide a range of options section by section, but what you are saying is that you are not prepared to share with this committee and the people of Canada the possibilities that VIA itself arrived at for the western, eastern or regional sections of the system.

Mr. Lawless: I think it is sufficient to say there were some very hard and difficult choices to be made in the analysis and the conclusions finally reached, and it was not easy to come up with those conclusions.

The bottom line, of course, was that when you make these trade-offs they are made with a whole series of factors in mind. One of the things we did know, for instance, is that you are talking about the two transcontinental routes—we could not operate both of them, and the same thing applies elsewhere in Canada where those choices had to be made. So that was the process.

Mr. Angus: At any time, and clearly in terms of the fourth and fifth year—let me come back to that and the error I made in terms of the reference levels—you had to tell the Minister of Transport that, listen, even with this 51% system, we do not have enough money to do it, we think, for all five years and we are going to need a bit of a slush fund. Did you ever say to him, listen, what you are doing to this system is the wrong thing to do and we need reference levels well in excess of what the Minister of Finance has handed to you?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, we did not have to say to the minister that he is doing the wrong thing. The reference levels were clear, and we were asked to make recommendations. We made them based on the best judgment we had in this process, using all the factors I have outlined to you. Sure, there were options, and those options were discussed with the Minister of Transport and his staff.

Mr. Angus: Including more money?

Mr. Lawless: Obviously, the reference levels were raised in the last two years, so there was a need for more money.

Now, it is not a finite science. I do not know of any five-year plan I have ever made that did not have to be changed when you make it the next year, particularly in the fourth and fifth year of those plans, and this is the difficulty we are labouring under. But based on all the information we had available to us, projecting ourselves in the most confident and accurate way we could based on what we were going to operate, the reference levels could not be met in those last two years, and it was so identified.

Mr. Angus: Mr. Chairman, Mr. Lawless, what about year six? Mr. Tobin pursued the questions about the labour adjustment costs, you yourself in your opening statement this morning talked about the reality that the

[Translation]

M. Angus: Pourtant VIA Rail l'a préparé tout comme celui-ci qui offre toute une série d'options section par section mais vous nous dites ne pas être prêt à partager avec notre Comité et la population canadienne la liste des options de VIA Rail pour les tronçons de l'Ouest et de l'Est et pour les lignes régionales.

M. Lawless: Il suffit de dire, je pense, que des choix très difficiles ont été faits lors de l'analyse et qu'il n'a pas été facile de parvenir à ces conclusions.

En fin de compte, bien entendu, ces choix reposent sur toute une série de facteurs. Il est sûr que nous savions, par exemple, ne plus pouvoir exploiter les deux lignes transcontinentales et il a fallu faire des choix de ce genre ailleurs au Canada. C'est ainsi que nous avons procédé.

M. Angus: Il vous a bien fallu, surtout pour la quatrième et la cinquième année—permettez-moi d'y revenir et de revenir sur l'erreur que j'ai faite au sujet des niveaux de référence—dire au ministre des Transports que même avec ce système à 51 p. 100, vous n'aviez pas suffisamment d'argent pour aller jusqu'au bout de ces cinq ans et qu'il vous faudrait quelques provisions. Lui avez-vous jamais dit: écoutez, ce que vous faites subir au réseau ne donnera rien de bon et il nous faut des niveaux de référence largement supérieurs à ce que le ministre des Finances vous a accordé?

M. Lawless: Monsieur le président, nous n'avions pas à dire au ministre qu'il se trompait. Les niveaux de référence étaient clairs et on nous a demandé de faire des recommandations. Nous les avons faites sur la base de notre meilleur jugement en nous servant de tous les facteurs que je vous ai énumérés. Bien sûr, il y avait des options, et ces options ont été discutées avec le ministre des Transports et ses collaborateurs.

M. Angus: Y compris plus d'argent?

M. Lawless: Il fallait manifestement plus d'argent puisque les niveaux de référence ont été augmentés pour les deux dernières années.

Or, ce n'est pas une science exacte. Il ne m'est jamais arrivé de ne pas avoir à modifier dès la première année un plan quinquennal, et c'est encore plus nécessaire la quatrième et la cinquième années; c'est le problème auquel nous sommes constamment confrontés. Il reste que sur la base des renseignements à notre disposition, en faisant les projections les plus précises et les plus fiables possible nous avons déterminé que compte tenu de nos besoins, les niveaux de référence ne pourraient être satisfaisants au cours de ces deux dernières années et nous l'avons donc signalé.

M. Angus: Monsieur Lawless: et la sixième année? M. Tobin a parlé des coûts d'adaptation de la main-d'oeuvre. Vous-même, dans votre déclaration préliminaire vous avez parlé de votre parc de voitures existant, de la