

[Text]

[Translation]

• 1010

Mr. Lawless: As I indicated to you, Mr. Chairman, the "Review of Passenger Rail in Canada" was used as a reference document for the plan we put together.

Mr. Angus: Was the business plan you submitted to the minister on June 30 of this year based on this document, which the minister had not yet seen?

Mr. Lawless: Let me try once more to tell you that we used the 1989 review plan, which was late in coming through, incidentally, and had to be translated. There was a lot of activity. When I took over as chief executive officer, the document was not available. It was being developed. We used that as a reference document in the preparation of our plan.

Mr. Angus: At any time during the preparation of your plan, did VIA conduct its own internal environmental assessment?

Mr. Lawless: No.

Mr. Angus: Were you ever asked to do such an assessment?

Mr. Lawless: No.

Mr. Angus: I put a question to the minister yesterday regarding the review document. When you look at it in terms of the four components of the system—the corridor, western, eastern, and regional—you find each one is examined in a different way.

I will say today what I said yesterday. I think the examination of the full-range corridor options, right from minimum to a high-speed stand-alone system with variations in between, was excellent. Yet when the authors of this did the western one, they looked at current restructured or commercial. Eastern was current and restructured. Regional was current and minimum.

What was the reason behind the lack of consistency in the examination of options from section to section?

Mr. Lawless: I do not agree that there was a lack of consistency in this examination. We were very consistent in our judgment and our examination.

But we must come back to the one fundamental that drove this process from day one—we had to fit within the reference levels given to us, which were announced on the day of the budget. All the trade-offs and all of the examination had to be bounced against that process, otherwise there might have been a different network.

Mr. Angus: I appreciate this, but there are two realities. One is that the reference levels were raised by \$100 million as a result of the announcement last week in terms of the first year. That is my understanding.

Secondly, you had to have made an assumption at the beginning that regional, eastern and western services could not be maximized because you did not examine all of the other possibilities, such as electrification on the

M. Lawless: Comme je vous l'ai déjà dit, monsieur le président, l'«Étude du transport ferroviaire voyageur au Canada» a été utilisée comme document de référence pour le plan que nous avons dressé.

M. Angus: Est-ce que le plan d'entreprise que vous avez soumis au ministre le 30 juin dernier se fondait sur ce document que le ministre n'avait pas encore vu?

M. Lawless: Permettez-moi, encore une fois, de vous répéter que nous avons utilisé le plan d'étude de 1989 qui, en passant, était en retard et qu'il fallait encore traduire. Il y avait beaucoup d'activités. Lorsque que je suis devenu directeur général ce document n'était pas encore prêt. Il était en gestation. Nous nous en sommes servi comme document de référence pour la préparation de notre plan.

M. Angus: Pendant la préparation de ce plan avez-vous jamais effectué votre propre évaluation environnementale?

M. Lawless: Non.

M. Angus: On ne vous a jamais demandé de faire une telle évaluation?

M. Lawless: Non.

M. Angus: J'ai posé hier une question au ministre concernant ce document d'étude. On s'aperçoit que dans ce document, chacun des quatre éléments du système—le corridor, l'Ouest, l'Est et les liaisons régionales—est examiné différemment.

Je répèterai aujourd'hui ce que j'ai dit hier. J'ai trouvé l'examen de toutes les options pour le corridor allant du service minimal au service à grande vitesse excellent. Pourtant quand les auteurs de cet examen procèdent à celui de l'Ouest, ils ne s'intéressent qu'aux services actuels restructurés ou commerciaux; pour l'Est, au service actuel restructuré; pour les liaisons régionales, au service actuel et minimum.

Pourquoi ce manque de constance dans l'examen des options?

M. Lawless: Je ne suis pas d'accord: il n'y a pas eu manque de constance. Nous avons été très constants dans nos jugements et nos examens.

Il ne faut pas oublier l'élément fondamental qui nous a guidé depuis le départ, les niveaux de référence annoncés le jour du budget. Tous les équilibrages, tous les examens ont dû s'y conformer et il est possible qu'autrement nous nous soyons retrouvés avec un réseau différent.

M. Angus: Je comprends mais il y a deux réalités. Il y a les niveaux de référence que l'annonce faite la semaine dernière a augmenté de 100 millions de dollars pour la première année. C'est mon interprétation.

Deuxièmement, il fallait qu'au départ vous ayez décidé que les services régionaux, de l'Est et de l'Ouest ne pourraient être optimisés puisque vous n'avez pas examiné toutes les autres possibilités comme par exemple