

[Texte]

the other statistic, VIA Rail is counting on handling 4.7 million passengers against the six point something million we are handling now.

There has also been a little bit of a myth created that says we are cutting the service by 50%. Really we are not cutting the service to the public by 50%, because that adds up to something like 60%-plus—I am not sure what the percentage is. It is about two-thirds. Those numbers are correct when you translate them into passenger miles, train miles, and car miles, but that is not where the riders are.

I think we will be examining this network in a way that asks how we can get the maximum use out of it, how can we serve the Canadian public the best with this network.

I do not agree with the prophets of doom who are saying we are going out of the passenger business in Canada. I view it very much the opposite. I think this is a new beginning. It is an opportunity for VIA to operate a damn good passenger service in this country, and we are going to do it. I view it very much as an opportunity for the future.

It would be wonderful to have all new equipment and run every day of the week and not have any decrease anywhere, but that is not the way the transportation system is today. I think we are going to prove we will be able to serve the public better than we are now, albeit some people will not be served at all.

**Mr. Malone:** For the better routes which remain in the system, Toronto-Montreal, Montreal-Ottawa, that triangle, will you be able to show numbers similar to that of Amtrak in the United States where the rate of recovery is somewhere near 60% to 70%?

**Mr. Angus:** We already do.

**Mr. Lawless:** We will only be able to do that subject to our ability to put the appropriate fare structure in place, subject to our ability to introduce the productivity measures that are so necessary to get the cost down.

If you read Mr. Claytor from Amtrak, you will find they put equal emphasis on their cost reductions as they have on their revenue increases, and we will be doing the same. Whether we can get to 70%, I do not know. But we certainly have to do better than we are doing now. Hopefully we will be able to do that and take this monkey, as far as the subsidy is concerned, off the back of the Canadian taxpayer. That is our objective.

**Mr. Malone:** The next question I have is perhaps unfair to you, since I am sure it was there as a policy decision. It relates to the supplying of passenger train service to Churchill. We have questions, obviously, put to us because it becomes easily visible that it is a long route in a sparsely populated area. I ask the question mainly to put it on the record. Why is that route continued? Could you

[Traduction]

trains-milles. Mais si nous prenons d'autres statistiques, VIA escompte 4.7 millions de passagers comparativement à quelques 6 millions à l'heure actuelle.

D'autre part, il y a un malentendu quand on prétend que nous réduisons les services de 50 p. 100. En réalité le total serait supérieur à 60 p. 100—je ne sais pas exactement quel est le pourcentage mais il s'agit des deux tiers environ. Cela n'est vrai que si c'est exprimé en voyageurs-milles, en trains-milles et en voitures-milles, mais cela cesse de l'être quand on parle du nombre de voyageurs.

Nous allons analyser le réseau pour voir comment en tirer le maximum et offrir le meilleur service possible aux Canadiens.

Je m'inscris en faux contre les prophètes de malheur qui disent que nous nous retirons du domaine du transport de voyageurs au Canada, au contraire. Il s'agit d'un nouveau départ qui va permettre à VIA de gérer un très bon service de transport de passagers au pays. À mon avis, il s'agit d'une porte ouverte sur l'avenir.

Il serait fantastique de disposer de matériel neuf, de pouvoir offrir des liaisons quotidiennes sans sacrifier quoi que soit, mais ce n'est pas ainsi que l'on gère un réseau de transport de nos jours. Je pense que nous allons faire la preuve que nous pouvons offrir un meilleur service au public, bien que certaines régions ne seront plus desservies.

**M. Malone:** Pour les meilleures routes qui ont été conservées, Toronto-Montréal, Montréal-Ottawa, ce triangle, serez-vous en mesure d'afficher un rendement semblable à celui d'Amtrak aux États-Unis où le taux de recouvrement est de l'ordre de 60 à 70 p. 100?

**M. Angus:** Nous affichons présentement un tel rendement.

**M. Lawless:** Ce sera seulement grâce à une solide structure tarifaire et à des mesures de productivité indispensables pour réduire les coûts que nous pourrions atteindre ce rendement.

Si lisez les documents préparés par M. Claytor de Amtrak, vous vous apercevrez que cette entreprise accorde autant d'importance à la réduction des coûts qu'à l'augmentation des recettes, et nous comptons faire la même chose. Je ne sais pas cependant si nous pourrions atteindre les 70 p. 100. Il faut faire quelque chose, c'est sûr. Si nous réussissons, les contribuables seront débarassés du fardeau des subventions. Voilà notre objectif.

**M. Malone:** Il est peut-être injuste de vous poser cette question, puisqu'il y a sans doute eu une décision de principe dans le cas du service ferroviaire de voyageurs à destination de Churchill. Si on nous pose à nous des questions, c'est manifestement parce qu'il s'agit d'un long parcours dans une région à très faible densité. Je tiens toutefois à en parler ici en Comité. Pourquoi avez-vous