

[Text]

**Mr. Fontana:** Mr. Chairman, I did not say that you ought to cut services to the rest of the country because central Canada and the corridor happens to be the profitable one.

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, we do not have any choice because—

**Mr. Fontana:** What a good business does, sir, is seize its strength to support the weaker parts of the system. We believe in a national system, and 600,000 Canadians have written to you or to VIA to tell you so.

**Mr. Tobin:** Hear, hear.

**Mr. Fontana:** I want to ask something about recommendations to the government. The remote services have all been acknowledged by both sides of the table. While they are so remote that there are no other alternatives, then one can say that they are a social benefit and really make no financial sense from a transportation basis.

I want to know whether or not you told Mr. Bouchard and, perhaps, the Cabinet. . . recognizing that they want to keep the nine remote areas as part of the VIA network for those 2,500 people who are not served by anything else at a cost to the taxpayer of \$60 million to \$70 million. Why did you not say—perhaps you did—that \$60 million or \$70 million is really the social price we have to pay for those particular people, and that the government should pay it and it should not be part of VIA's business plan? Then you could have used the \$60 million or \$70 million in the corridor or perhaps in other areas in Atlantic Canada where utilization was in fact going up.

**Mr. Lawless:** Let us correct the misinformation first, Mr. Chairman. The remotes are somewhere in the neighbourhood of \$45 million.

**Mr. Fontana:** The review study says \$55 million to \$60 million.

**Mr. Lawless:** The VIA information is accurate and correct—it is \$45 million.

The difficulty we had in this whole process is that some of the decisions were made, and the reference levels are a good example, and the remotes are another. We had to work within the framework of those reference levels and the remote services provided to us.

I have already said that I have some question about the advisability and the appropriateness of the remote services being designated as remote for the longer term. I expect we will have further discussion with the Minister of Transport about those remote services to indeed see if we can cut that cost back, because it would be very nice if we did not have to use that \$45 million and we could operate

[Translation]

**M. Fontana:** Monsieur le président, je n'ai pas dit qu'il fallait abandonner le service dans le reste du pays parce que les lignes dans le centre du Canada et dans le corridor sont rentables.

**M. Lawless:** Monsieur le président, nous n'avons pas le choix parce que. . .

**M. Fontana:** Une bonne entreprise se sert de sa force pour appuyer les éléments les plus faibles du réseau. Nous croyons en un réseau national, et 600,000 Canadiens vous ont écrit ou ont écrit à VIA pour vous le dire.

**M. Tobin:** Bravo.

**M. Fontana:** J'aimerais vous poser une question au sujet des recommandations au gouvernement. Le gouvernement et les partis de l'opposition reconnaissent la nécessité de desservir les localités éloignées. Ces dernières sont si éloignées qu'il n'existe aucun autre moyen de transport, alors on peut dire que ces liaisons représentent un avantage social, car il est vraiment insensé du point de vue financier de maintenir un tel mode de transport.

J'aimerais savoir si vous avez dit ou non à M. Bouchard et peut-être au Cabinet. . . puisqu'ils veulent garder les neuf parcours éloignés du réseau de VIA pour ces 2,500 personnes qui ne sont pas desservies par un autre mode de transport, et ce au coût de 60 millions de dollars à 70 millions de dollars pour le contribuable. Leur avez-vous dit que ces 60 millions de dollars ou 70 millions de dollars étaient le coût social que nous devons payer pour ces personnes, que le gouvernement devrait le payer et que cela ne devrait pas faire partie du plan d'entreprise de VIA? Vous auriez pu utiliser ces 60 millions de dollars ou 70 millions de dollars pour le corridor ou peut-être pour d'autres liaisons dans la région de l'Atlantique où le nombre de voyageurs augmentent.

**M. Lawless:** Permettez-moi d'abord de corriger un mauvais renseignement. Les liaisons éloignées coûtent environ 45 millions de dollars.

**M. Fontana:** L'étude dit qu'elles coûtent de 55 millions de dollars à 60 millions de dollars.

**M. Lawless:** Les chiffres de VIA sont justes et exacts—ces liaisons coûtent 45 millions de dollars.

Le problème, c'est que certaines décisions ont été prises; les niveaux de référence sont un bon exemple, et les liaisons éloignées en sont un autre. Nous avons dû travailler en tenant compte des chiffres qu'on nous a fournis relativement aux niveaux de référence et aux parcours éloignés.

J'ai déjà dit que j'avais certains doutes quand à l'opportunité de désigner en permanence ces services comme liaisons éloignées. Nous devrions avoir d'autres entretiens avec le ministre des Transports au sujet de ces liaisons éloignées pour voir s'il ne serait pas possible de réduire ce coût, car si nous n'étions pas obligés d'utiliser ces 45 millions de dollars nous pourrions alors exploiter