

- VIA Rail Canada Inc. a terminé une étude de trois ans sur le service de transport ferroviaire à grande vitesse dans les corridors les plus densément peuplés du Canada. Si les études techniques et les études de marché sont concluantes, VIA Rail Canada Inc. pense qu'un train à grande vitesse pourrait être mis en service dans le corridor Québec-Windsor, ce qui rentabiliserait cette liaison.

Le Comité est conscient de l'importance des efforts déployés et félicite le gouvernement ainsi que VIA Rail Canada Inc. pour le travail déjà accompli. Il constate cependant que certaines recommandations de son dernier rapport sont demeurées lettre morte et que d'autres mesures importantes devront être mises en œuvre si l'on veut vraiment améliorer le service voyageurs. Les parties suivantes du rapport traiteront des mesures dont l'adoption nous paraît essentielle.

LOI PORTANT SUR VIA RAIL CANADA

Le Comité a recommandé, dans son rapport précédent, l'adoption d'une loi donnant à VIA Rail Canada Inc. un cadre législatif défini et complet, ce que le gouvernement n'a pas encore fait.

Au cours des audiences qui ont abouti à son premier rapport provisoire, certains témoins ont exposé au Comité les conséquences positives de l'adoption de la loi créant la société ferroviaire américaine Amtrak. Le Comité a pu lui-même s'en rendre compte lorsqu'il a étudié les opérations d'Amtrak. Les fonctions et les pouvoirs de cette société ferroviaire sont clairement exposés dans une loi. Les récents témoignages entendus par le Comité ont de nouveau confirmé le fait que l'absence d'un cadre législatif et du mandat qui en découle normalement, nuit à VIA Rail Canada Inc. C'est ce que M. Garth Campbell, ancien vice-président de la mise en marché des services voyageurs à CN Rail, faisait remarquer au Comité lorsqu'il soulignait les problèmes auxquels faisait face VIA Rail Canada Inc.

Quelque impressionnante que soit la liste des problèmes qui précèdent, le plus grave est sans doute le premier. Le mandat que VIA a reçu à sa création n'a jamais été écrit, débattu au Parlement ni vraiment défini. Le mandat ne précisait ni les obligations ni les pouvoirs de VIA. Il ne définit pas les responsabilités que devaient assumer les compagnies ferroviaires au chapitre de l'exploitation, en retour de la suppression du fardeau financier lié au service des trains de voyageurs. En dernier lieu, le mandat n'indiquait pas les services que le public était en droit d'attendre.

Ce mandat aurait normalement dû être formulé dans une loi. Dans ces conditions, beaucoup de gens ne peuvent s'empêcher de se demander pourquoi on ne l'a pas fait, comme ce fut par exemple le cas pour Amtrak. À l'époque, tout le monde était tellement heureux de voir faire quelque chose qu'on s'est contenté de ce qu'on pouvait obtenir, c'est-à-dire d'une société de la Couronne inscrite à l'Annexe D, façonnée à partir d'une côte d'Adam. Il se peut cependant que le pessimisme du gouvernement au sujet de l'avenir du service ferroviaire l'ait incité à ne pas présenter de projet de loi précisant ce que devait être VIA. Je crois maintenant que le gouvernement a pu choisir cette solution pour se simplifier la vie. Si on avait défini le rôle de VIA en termes juridiques, alors que l'attitude officielle était tellement