

[Text]

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, we try to keep ourselves equipped and up to date on what is going on in the passenger rail transportation industry, so that we are in a position to give our input if and when it is necessary. But I repeat, the decision as to whether there should be legislation covering VIA or whether there should not be is a government decision, and that is as far as I can go.

• 1155

Mr. Nowlan: I guess my time is just about up, but I look right at your own main estimates and your definition, under B—Canadian Transport Commission:

To promote the co-ordination and harmonization of the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines through effective economic regulation, research and participation in policy development, and in the rail mode to foster optimum development of safety regulations consistent with the public interest.

I must say, Mr. Chairman, I think some of the answers, without casting aspersions personally on the gentlemen before us, are really defaulting in some of your responsibility to help in an area that needs all the information and policy input it can get. We are talking right, now in the estimates for DOT, of some \$780 million shortfall that VIA Rail will need if it is going to continue: there is obviously a large issue here.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, perhaps it would be of some assistance to Mr. Nowlan if Dr. Heads could give an idea of what takes place at the staff level between Transport Canada and ourselves on VIA.

Mr. Head: Mr. Nowlan, at the staff level the people from Transport Canada do bring position papers to us, position papers of a confidential nature, as they are developing them, and ask for inputs to this. To the best of my knowledge there has not been one dealing specifically with a VIA Rail Act, but they do consult with us on that.

The amount of consultation has not been very extensive over the last year because our main input to the work of Transport Canada has been assistance to them in the work they have been doing on the western grain transportation initiative. We have certainly been very much involved in helping them and giving them assistance there. In fact, we were charged with heading up one of the four task forces they set up there. So I do not think that the communication is quite as non-existent as we might perhaps give the impression that it has been. And I apologize for that terrible convoluted.

Mr. Nowlan: It really is not a question. I appreciate the convoluted, and the convoluted does not really vary what Mr. Gray has said on the precise subject of VIA Rail—not the western rehab and the western transportation system... but

[Translation]

bilité de faire connaître votre avis sur une question de politique, je crois qu'il y a un grand vide sur toute cette question.

M. J. Gray: Monsieur le président, nous essayons de nous tenir au courant de ce qui se passe dans l'industrie du transport de voyageurs, afin de pouvoir fournir une contribution valable quand et où celle-ci est requise. Je le répète cependant, la décision de savoir s'il devrait exister une loi concernant VIA ou non relève du gouvernement, et je ne peux en dire davantage.

M. Nowlan: Je suppose que mon temps est presque écoulé, mais, quand je me penche sur le budget des dépenses sous la rubrique Commission canadienne des transports et que je lis les objectifs de votre commission, on y mentionne ce qui suit:

Promouvoir la coordination et l'harmonisation des opérations de tous les transporteurs par chemin de fer, par eau et par avion, des systèmes de transport extra-provincial par véhicule automobile et par pipe-lines par une réglementation économique efficace, la recherche et la participation à l'élaboration de politiques et, dans le domaine du transport par chemin de fer, favoriser l'établissement optimum de règlements de sécurité concordant avec l'intérêt public.

Je ne voudrais pas avoir l'air de jeter le discrédit sur vous personnellement, messieurs, mais je crois que vous manquez vraiment à certaines de vos responsabilités dans un domaine qui aurait besoin de tous les conseils et de tous les renseignements possibles. Nous parlons maintenant dans le budget du ministère des Transports d'une somme de 780 millions de dollars dont VIA Rail aurait besoin pour poursuivre son exploitation. Il s'agit évidemment ici d'une somme importante.

M. J. Gray: Monsieur le président, il serait peut-être utile de permettre à M. Heads de donner à M. Nowlan une idée de ce qui se passe au niveau du personnel entre Transport Canada et nous-mêmes au sujet de VIA.

M. Heads: Monsieur Nowlan, au niveau du personnel, Transport Canada nous soumet des énoncés de politique d'une nature confidentielle au fur et à mesure de l'élaboration et nous demande nos commentaires. Au mieux de mes connaissances, il n'y en a pas eu un qui portait spécifiquement sur une loi concernant VIA Rail. Cependant, le ministère nous consulte à ce sujet.

Les consultations que nous avons eues avec Transport Canada n'ont pas été très importantes à ce sujet au cours de la dernière année, étant donné que nous avons fait porter nos efforts sur l'aide à fournir au ministère au sujet de cette nouvelle initiative concernant le transport des grains de l'Ouest. En fait, nous avons été chargés de diriger un des quatre groupes de travail à cet égard. Je ne crois pas, par conséquent, que les communications soient aussi restreintes; je crois que ce n'est peut-être pas une bonne impression que nous avons donnée. Je m'excuse de ce discours compliqué.

M. Nowlan: En effet, c'est compliqué, mais vous ne changez rien ce qu'a dit M. Gray au sujet de VIA Rail, je ne veux pas parler de cette question de la remise en état des embranchements de l'Ouest ou du système de transport de l'Ouest, en