

[Text]

which have not always made a profit but, certainly, in some years they have made a profit.

So in the case of VIA, I really cannot go any further than I have gone here at this time, except to assure you that the matter has certainly not escaped attention in the new legislation. I do not know how this works, but it will come before a committee of the House, I would imagine.

The Chairman: Then, when the Minister comes here Thursday, you cannot tell us, but some committee member should put the question to the Minister as to his anticipation of when we may finally see that VIA Rail legislation that, in rhetoric, has been before this committee for the last three years.

Mr. Thompson: Yes. I think there is a considerable degree of anticipation for it. All I can say is that it is in a pretty advanced state of preparation at this time, but I do not know exactly when it will be introduced.

The Chairman: Thank you.

Mr. Taylor: As to the item 1(c), the question of economic development in Canada, we touched upon that a little while ago. That is a very important issue, certainly in Atlantic Canada; it is less important in Ontario. In fact, in Ontario you may discover that there is resistance to the idea of including that kind of provision in the legislation. You may find some support for its inclusion in western Canada, but not as intense, I do not think, as you can find in Atlantic Canada. And in British Columbia, I would doubt that there would be strong support for the inclusion of such a provision, but that you will find out, of course, as you go across the country. I do not know whether provinces will decide to appear before your committee; generally, they do not. But on matters of very great national importance—and I think this is one of them—they may, in fact, appear. They did in the case of the Western Grain Transportation Act.

The Chairman: Other members may ask questions as Mr. Thompson goes along, but I wonder if it is fair to ask you this at this stage, from your assessment from what you have told us already: Are the two incompatible? I mean, to have something in here on regional economic development versus the initial purpose of this deregulation bill being to provide a regulatory environment for a service industry which is going to let the marketplace be the denominator.

Mr. Thompson: I do not think that they are necessarily incompatible but, if we are not careful, they could be made incompatible. What the Minister of Transport supports very vigorously is the idea that, where necessary, there will be support for transportation in a region in order to enhance that region's ability to serve a market. But he has taken the position that such kind of support ought to be provided by one of the other vehicles that we have available, and that is the DRIE programs or ERDA sub-agreements and so on.

So I do not sense any strong resistance to the idea of help to transportation. In fact, the meeting of economic ministers in St. John's, Newfoundland, on July 29, resulted in a fully-

[Translation]

Dans le cas de VIA, je ne peux en dire davantage sauf pour vous assurer que la question n'a pas échappé à notre attention dans le nouveau projet de loi. Je ne sais pas comment les choses fonctionnent mais j'imagine qu'il sera renvoyé ici au Comité.

Le président: Ainsi, lorsque le Ministre comparaitra jeudi, des membres du Comité pourront lui demander quand sortira finalement la Loi sur VIA Rail, laquelle, en théorie, est discutée par notre Comité depuis trois ans.

M. Thompson: Oui. Je pense qu'on l'attend avec impatience. Tout ce que je peux vous dire c'est que la rédaction est presque terminée, mais je ne sais pas exactement quand le projet de loi lui-même sera présenté.

Le président: Je vous remercie.

M. Taylor: La question 1c), le développement économique du Canada, a été soulevé il y a quelques minutes. Il s'agit d'une question très importante, surtout dans la région Atlantique, moins peut-être en Ontario. On se rendra compte d'ailleurs qu'en Ontario on hésite à inclure ce genre de disposition dans la loi. Vous lui trouverez peut-être des appuis dans l'Ouest du Canada, mais moindres que dans la région Atlantique. Et je doute que la Colombie-Britannique s'y intéresse; mais vous vous en rendrez compte évidemment en parcourant le pays. Je ne sais pas si les provinces décideront de comparaître devant votre Comité; habituellement elles ne le font pas. Elles peuvent comparaître, de fait, lorsqu'il s'agit de questions nationales vraiment importantes—et je crois que c'en est une. Elles l'ont fait dans le cas de la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest.

Le président: Les autres membres du Comité peuvent poser des questions pendant que M. Thompson nous fait son exposé, mais je me demande s'il est juste de vous demander, en ce moment, si d'après votre évaluation et ce que vous nous avez dit les deux sont incompatibles? Autrement dit, s'il convient d'inclure quelque chose ici concernant l'expansion économique régionale par opposition à l'objectif initial de ce projet de loi sur la déréglementation qui vise à régir une industrie de service où le marché sera le facteur déterminant.

M. Thompson: Je ne crois pas qu'ils soient vraiment incompatibles mais, si nous ne sommes pas prudents, il pourraient le devenir. Le ministre des Transports appuie avec vigueur l'idée qu'on soutienne au besoin, le transport dans une région afin de favoriser l'économie de celle-ci. Mais sa position est que ce genre de soutien devra être fourni par l'un ou l'autre des moyens dont nous disposons, par exemple le programme MEIR ou les ententes auxiliaires EDER.

Nous ne croyons pas qu'il y aura opposition véritable à l'idée de soutenir le transport. De fait, la réunion des ministres au sujet de l'économie, à St-Jean Terre-Neuve, le 29 juillet, a