

a) considérer VIA Rail Canada Inc. comme étant une compagnie de chemin de fer constituée en corporation en vertu de l'article 11 de la *Loi sur les chemins de fer*,

b) sous réserve de l'approbation du Ministre, autoriser VIA Rail Canada Inc. et toute autre compagnie de chemin de fer à conclure des marchés en vue d'assurer une gestion et un contrôle intégrés des services de transport ferroviaire de passagers au Canada; et

c) sous réserve des conditions que le gouverneur en conseil pourra prescrire par voie de règlement, autoriser le Ministre

(i) à conclure un marché avec VIA Rail Canada Inc., relativement

a) à la fourniture, la gestion ou l'exploitation de certains services de transport ferroviaire de passagers, de manière à améliorer le rendement, l'efficacité et l'économie des services de transport ferroviaire de passagers au Canada;

b) au remboursement, à la compagnie, du coût net d'exploitation d'un service de transport ferroviaire de passagers, conformément aux dispositions du marché;

c) au paiement de primes destinées à encourager l'exploitation rentable des services de transport ferroviaire de passagers conformément aux dispositions du marché;

(ii) à rembourser, à partir des sommes à créditer par le Parlement, une compagnie de chemin de fer d'une proportion déterminée du coût encouru pour assurer des allocations de revenu garanti, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des indemnités de cessation d'emploi et d'autres indemnités à ses employés, lorsque ces coûts sont encourus par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service de transport ferroviaire de passagers, pourvu que le total des montants à payer, par année, en vertu de la présente autorisation, aux fins exposées aux clauses b) et c), ne dépasse pas \$240,000,000—\$1

C'est sur cette base que repose maintenant toute loi ainsi que l'administration de presque tous les services ferroviaires voyageurs du Canada.

4. Bien que votre Comité remette en question la validité du Règlement sur les contrats de services ferroviaires voyageurs applicable aux services non ferroviaires, sa principale objection aux trois règlements à l'étude se fonde sur le dixième critère qu'il utilise pour examiner les textes réglementaires:

Si un règlement ou autre texte réglementaire relevant de sa compétence de l'avis du Comité:

10. En l'absence d'autorisation formelle à cet effet dans la loi habilitante ou la prérogative, semble équivaloir à l'exercice d'un pouvoir législatif de fonds devant faire l'objet d'un décret parlementaire, et non pas seulement à la formulation de dispositions subordonnées d'une nature technique ou administrative devant être l'objet de législation déléguée;

De l'avis de votre Comité, la détermination du cadre juridique du service ferroviaire voyageurs dont le gouvernement a maintenant la propriété et le contrôle et dont il assure le finance-

ment est une question trop importante pour être soumise à la politique et aux pouvoirs presque illimités de VIA Rail Canada Inc., société de la Couronne à cent pour cent, ainsi qu'aux minces règlements pris aux termes d'un crédit de un dollar qui, selon la procédure de la Chambre des communes, en peut avoir fait l'objet d'un débat approfondi. Le Parlement aurait dû, et devrait, avoir la possibilité de débattre de l'avenir et de la structure des services ferroviaires voyageurs au Canada, ainsi que de leur gestion et de leur contrôle; en outre, votre Comité serait porté à croire que ceci inclut le maintien de la juridiction de la Commission canadienne des transports sur VIA Rail Canada. Dans l'état actuel des choses, même si un projet de loi visant à réglementer les services ferroviaires voyageurs et VIA Rail Canada Inc. était présenté, de nombreuses questions importantes seraient effectivement soustraites au débat et à la décision du Parlement dû à la vaste mesure de réemption qu'a déjà prise l'Exécutif. En principe, il est inadmissible d'affirmer que les rapports entre compagnies de chemins de fer et le nouveau responsable des services ferroviaires voyageurs ainsi que la prise de contrôle de ces services auraient dû être déterminés sans la participation du Parlement.

5. On peut trouver regrettable que votre Comité ait mis tant de temps à soulever ces importantes questions dans un rapport soumis aux deux Chambres. L'avant-dernier prédécesseur de votre Comité traitait de la question de VIA Rail lorsque fut dissoute la 30<sup>e</sup> Législature en mars 1979 et son prédécesseur immédiat n'a, pour sa part, guère eu le temps de faire quoi que ce soit. A l'ouverture de la 32<sup>e</sup> Législature, le nouveau système de VIA Rail était déjà en place et il a été décidé qu'il fallait présenter un projet de loi pour lui donner une assise juridique. Votre Comité a peut-être trop attendu pour obtenir l'assurance du ministre des Transports qu'un projet de loi visant à régulariser les activités et les pouvoirs de VIA Rail Canada Inc. serait présenté. On a laissé entendre que ce projet de loi serait rédigé, mais dernièrement, il est apparu clairement que cette perspective s'était évanouie. A cet égard la récente correspondance des coprésidents de votre Comité avec le ministre des Transports figure à l'Annexe A du présent rapport.

6. En s'opposant à l'utilisation des règlements dont il est ici question et au crédit 52d, ministère des Transports, *Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits*, votre Comité ne fait que particulariser ses propres objections générales de principe et celles de ses prédécesseurs à l'égard de la prise de règlements aux termes de crédits de lois de subsides. Dans son deuxième rapport pour la deuxième session de la 30<sup>e</sup> Législature (texte réglementaire n° 1), le comité en place à cette époque disait:

«Lors de l'examen des textes réglementaires, le Comité a été frappé par le nombre de crédits dans les lois portant affectation de crédits qui servent à attribuer des pouvoirs législatifs subordonnés, dans la plupart des cas, au gouvernement en conseil. Du 1<sup>er</sup> janvier 1972 au 30 juin 1976 cent quatre mesures de délégation de pouvoirs législatifs ont été décrétées par voie de crédits, à la connaissance du Comité. L'addition de ces cas n'a pas été facile car les règlements périmés sont retirés de l'index de la Partie II de la Gazette du Canada à la fin de chaque année civile. Le Comité craint qu'il n'existe de nombreux autres exem-