

[Text]

an irreducible minimum, and I guess there was no response internally from you to the minister about that 20% slice.

Mr. J. Gray: Our statement of the irreducible minimum was an irreducible minimum from our point of view, I presume, at that moment in time. I do not think we were asked for any advice about the 20% cut.

Mr. Nowlan: But your irreducible minimum at that time did not get any better with a 20% slice. It is just an irreducible minimum minus another 20%.

Mr. J. Gray: I agree that is exactly what happened.

Mr. Nowlan: But, again, from your knowledge and the Railway Transport Committee's knowledge of how you are going to try—and I think it is a legitimate question to debate—to have a viable rural passenger service, surely, there must be some expertise within your commission to advise either this committee or the minister, more importantly. I mean when you start slicing 20% here and 20% there with your basic cost structure still staying the same, and restricting increased revenue by, in effect, representation in that 20% slice, then this is going to make it more difficult to keep a viable... There must be some factors involved where you could give advice and say: Look, if you have 20% today and 20% in another year, in effect where is the breaking point going to be of whether you are going to have even any type of rail passenger service. Surely, your commission should be charged with some of that responsibility to give some advice.

• 1150

Mr. J. Gray: May I say we are in constant communication with the staff of Transport Canada who advise the minister, and we do give full co-operation and assistance in providing advice when it is wanted.

Mr. Nowlan: Can I ask you this—and you may have sort of answered it; I am not trying to trick you in the old courtroom sense, but I am interested in some of this. Have you given advice to the minister? Have you had any discussion with the ministry on what should be in that working paper?

Mr. J. Gray: On legislation, no, I have not. But I think I should make this observation: VIA Rail now has a new man in charge, and I presume the new man in charge is getting accustomed to his responsibilities and formulating his plan with his senior officers. Once again, I am just guessing. I have no personal knowledge at all of this. I would think, after he has been there for a reasonable period of time, there will probably be some development along the lines of having a VIA act—but it is pure guesswork on my part.

Mr. Nowlan: But my question, Mr. Gray, is that, as I understand your evidence, or testimony, to your knowledge, and you have your officials with you, there has been no discussion or input asked for, or volunteered, or communicated to DOT on either a discussion paper as the blueprint for a VIA Rail act or precisely on what should be in a Via Rail act?

Mr. J. Gray: No, Mr. Chairman, there has not.

Mr. Nowlan: I find that incredible.

[Translation]

alors que vous aviez dit que le service était au strict minimum; et vous n'auriez pas répondu au ministre à l'égard de cette réduction de 20 p. 100.

M. J. Gray: Nous avons dit que le service était un strict minimum d'après nous, je suppose, à ce moment-là. Je ne crois pas qu'on nous ait demandé conseil au sujet de la réduction de 20 p. 100.

M. Nowlan: Mais avec votre strict minimum, on a réduit le service de 20 p. 100 encore. C'est un strict minimum diminué de 20 p. 100.

M. J. Gray: C'est exactement ce qui est arrivé.

M. Nowlan: Mais, je le répète, il doit sûrement y avoir un expert au sein de votre commission pour conseiller le comité ou encore le ministre, compte tenu de vos projets et de ceux du Comité du transport par chemin de fer visant à assurer un service voyageur rural valable, et je pense que c'est une question légitime de discussion. Quand vous procédez à des réductions de 20 p. 100 ici et de 20 p. 100 là sans modifier votre structure de coûts, et en limitant l'accroissement des revenus par ces réductions de 20 p. 100, il devient encore plus difficile d'assurer un service valable... Il doit sûrement y avoir moyen que vous puissiez dire: Eh bien, si vous avez une réduction de 20 p. 100 aujourd'hui et une autre de 20 p. 100 plus tard, où cela va-t-il s'arrêter; le service de voyageurs par rail va-t-il disparaître. Votre commission devrait sûrement jouer un rôle consultatif dans cette affaire.

M. J. Gray: J'aimerais dire que nous sommes en communication constante avec le personnel de Transport Canada qui conseille le ministre, et notre rôle est de coopérer et d'aider en donnant les conseils voulus, quand on nous le demande.

M. Nowlan: Vous avez peut-être déjà répondu à la question que je vais vous poser, et ne croyez pas que j'essaie de vous attraper, je m'intéresse tout simplement à cette question: avez-vous conseillé le ministre? Avez-vous eu des discussions avec le ministère au sujet du contenu du document de travail?

M. J. Gray: Au sujet de la législation, non. Je devrais cependant faire cette observation: il y a une nouvelle personne à la tête de VIA Rail et je suppose que celle-ci s'initie à ses nouvelles responsabilités et formule son plan d'action avec l'aide de son exécutif. Évidemment, je ne puis vous le certifier, mais je crois qu'après avoir été en poste pendant une certaine période, ce nouveau chef voudra sans doute considérer la possibilité de rédiger une nouvelle loi pour VIA, mais c'est évidemment pure conjecture de ma part.

M. Nowlan: D'après votre témoignage, et vous avez vos fonctionnaires ici avec vous, il n'y aurait donc eu aucune discussion, on ne vous a pas demandé non plus de présenter au ministère l'ébauche d'une loi sur VIA Rail, on ne vous a pas demandé de vous intéresser à la question de savoir ce qu'il devrait y avoir dans une telle loi?

M. J. Gray: Non, monsieur le président.

M. Nowlan: Je trouve cela incroyable.