

APPENDICE

(Voir p. 2537)

RÈGLEMENTS ET AUTRES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT MIXTE

Le mardi 16 juin 1981

Le Comité permanent mixte des règlements et autres textes réglementaires a l'honneur de présenter son septième rapport comme suit:

(Textes réglementaires n° 12)

1. Conformément à son ordre de renvoi permanent, soit l'article 26 de la Loi sur les textes réglementaires, S.C. 1970-1971-1972, c. 38, votre Comité mixte a décidé de porter à l'attention spéciale des deux Chambres:

Le DORS/77-869, complété par le DORS/81-25—Règlement sur l'aide à l'adaptation en faveur des services de transport ferroviaire de passagers.

Le DORS/78-286—Règlement sur les contrats de services ferroviaires voyageurs et

Le DORS/78-287—Annexe D de la *Loi sur l'administration financière*—Modification.

2. Votre Comité présente les quatre objections suivantes à ces règlements.

(i) C'est en utilisant des pouvoirs délégués, dans le cas présent un crédit de un dollar aux termes d'une loi de subsides, et les trois maigres règlements mentionnés plus haut, qu'on a créé et lancé VIA Rail Canada Inc., confiant ainsi au gouvernement la propriété, le contrôle et le financement de presque tous les services ferroviaires voyageurs au Canada. Le Parlement n'a jamais eu l'occasion de discuter ni de décider à ce sujet, de questions qui sont pourtant très importantes.

(ii) Le crédit de un dollar qui est en vigueur, soit le crédit 52d, ministère des Transports, *Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits*, ne renvoie qu'à «certains services de transport ferroviaire de passagers», tandis que le DORS/78-286, établi aux termes de ce crédit, s'applique non seulement aux services ferroviaires assurés sur les lignes de chemin de fer, mais aussi à tous les autres services voyageurs et en outre non seulement à ceux qui remplacent les services ferroviaires mais aussi à ceux qui leur sont complémentaires.

(iii) Une question cruciale se pose relativement au financement des services assurés par VIA Rail Canada Inc., soit la «portion prescrite» de ce qu'il en a coûté aux compagnies de chemins de fer (indemnités de cessation d'emploi, prestations de retraite anticipée et autres frais relatifs aux employés) pour placer les services voyageurs sous le contrôle de VIA Rail; cette question fut déterminée non pas par un règlement pris aux termes du crédit 52d, mais par un texte réglementaire qui n'a pas été publié et qui n'a donc pas été examiné à fond.

(iv) Les conditions préalables au versement de la «portion prescrite» ou leurs limites n'ont pas à être énoncées dans un règlement. Toutes les conditions de versement fixées

par le Gouverneur en conseil par voie de règlement doivent être respectées, mais si le ministre en fixe d'autres, elles peuvent être intégrées aux accords conclus avec les compagnies de chemins de fer sans figurer dans un règlement quelconque. Ainsi, l'établissement des conditions mêmes d'une partie essentielle du programme de VIA Rail a été laissée aux soins du ministre et des compagnies de chemin de fer.

3. Pour expliquer ses objections, votre Comité doit faire état de la voie plutôt sinueuse qui a été suivie pour réorganiser les services ferroviaires voyageurs afin de les confier au secteur public, sans que le Parlement ait réellement été consulté. La provenance même de VIA Rail Canada Inc. témoigne de l'objection principale du Comité selon laquelle le Parlement a été relégué au second plan par l'Exécutif.

Le 12 janvier 1977, les Chemins de fer nationaux du Canada constituaient une filiale, VIA Rail Canada Inc., aux termes de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes*.

En vertu du crédit 52d (de un dollar), ministère des Transports, *Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits*, VIA Rail Canada Inc. était réputée être une compagnie de chemins de fer au sens de l'article 11 de la *Loi sur les chemins de fer*, contournant alors le processus des audiences publiques ainsi que la Commission canadienne des transports.

Aux termes du crédit L56a, ministère des Transports, *Loi n° 3 de 1977-1978 portant affectation de crédits*, le ministère des Transports a été autorisé «à acheter et à détenir en fiducie, au nom de Sa Majesté du chef du Canada, toutes les actions ordinaires émises par VIA Rail Canada Inc., et à verser \$100,000 à l'égard de celles-ci». Une fois cet achat effectué, VIA Rail Canada Inc. est devenue une société dont toutes les actions appartenaient à la Reine. Elle devenait donc également une société d'État selon la définition de la *Loi sur le fonctionnement des compagnies de l'État* (modifiée par l'article 4 de l'Annexe à la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes*, S.C. 1974-1975-1976, c. 33).

En tant que société d'État, VIA Rail Canada Inc., devenait un agent de Sa Majesté aux termes de l'article 3 de la *Loi sur le fonctionnement des compagnies de l'État* et elle ne pouvait exercer ses pouvoirs qu'à ce titre.

Par le décret en conseil DORS/78-287, VIA Rail Canada Inc. est devenue une société de la Couronne, sa désignation étant ajoutée à l'Annexe D de la *Loi sur l'administration financière*. Le texte autorisant le financement public de l'exploitation de VIA Rail et le rachat des services ferroviaires voyageurs assurés par les compagnies de chemins de fer est le crédit 52d (de un dollar), ministère des Transports, *Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits*, qui dit ceci:

52d Transports de surface—Relativement aux transports de surface: