

Or, comme elle ne l'est pas en ce moment, la présidence serait mal venue de signaler toute irrégularité que le bill pourrait comporter.

(L'ordre est réservé.)

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MODIFICATION RELATIVE À L'ABANDON D'EMBRANCHEMENTS

M. W. H. A. Thomas (Middlesex-Ouest) propose la 2^e lecture du bill n^o C-27 modifiant la loi sur les chemins de fer (abandon d'exploitation).

M. D. S. Macdonald (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice): Avec votre permission, monsieur l'Orateur, j'aimerais invoquer le Règlement sur cette question. En bref, il me semble que le fond de ce bill ne relève pas de la juridiction de notre Parlement, mais plutôt de la compétence des provinces où ces terres sont situées, et pour cette raison, il me semble que notre Parlement n'est pas habilité à débattre la question.

J'éprouve la plus grande estime pour le député de Middlesex-Ouest (M. Thomas). C'est pourquoi j'aimerais expliquer un peu plus en détail comment j'en suis venu à cette conclusion et citer en même temps quelques sources juridiques à cet égard.

Si on veut bien me le permettre, j'aimerais expliquer brièvement que le bill a pour objet —et si je fais erreur, j'espère que le député voudra bien me le signaler—d'accorder à la Commission des transports, après qu'elle a approuvé l'abandon d'un chemin de fer en vertu des dispositions que l'on trouve actuellement à l'article 168 de la loi sur les chemins de fer, le pouvoir d'ordonner par la suite certaines conditions à une compagnie de chemin de fer, comme on peut le voir dans la deuxième partie du paragraphe proposé qui se lit comme il suit:

...la commission doit ordonner à la compagnie de prendre les mesures de protection que la commission estime nécessaires, en ce qui concerne les clôtures, barrières et garde-bestiaux, l'enlèvement des mauvaises herbes, les ouvrages de drainage, la démolition, la rénovation ou toute autre réparation.

Ce que je soutiens, c'est qu'une fois que la Commission des transports a ordonné que telle ligne de chemin de fer doit être abandonnée, elle n'a plus aucune juridiction et notre Parlement aussi a perdu sa compétence sur telle partie de terrain en particulier. Le député a parlé d'une décision de la Commission des transports qui figure dans le volume 46 des causes relatives aux chemins de fer canadiens. Il s'agit d'un jugement rendu dans l'affaire des frères Cairns contre le National-Canadien.

[M. l'Orateur suppléant.]

Cette décision avait été rendue par le président de la commission à l'époque, feu l'honorable Hugh Guthrie, qui fut leader à la Chambre du parti de nos amis d'en face. Je citerai en particulier certaines observations du commissaire en chef qui figurent à la page 54 du rapport. Il s'agit d'une demande en vue d'obtenir à peu près le même genre de dédommagement que celui dont il est question dans le bill de l'honorable représentant. Le commissaire en chef a dit:

On doit se rappeler que l'obligation de clôturer contraint une compagnie à ériger et entretenir des clôtures sur le parcours du chemin de fer. Lorsque l'abandon d'exploitation a été autorisé et a eu lieu, la compagnie détient l'emprise, qu'empruntait la voie ferrée inutilisée maintenant à des fins ferroviaires, non pas à titre de partie intégrante de son chemin de fer, en tant que compagnie de chemin de fer, mais de la même façon que des particuliers détiennent leurs terres, qui sont soumises aux dispositions de toute loi provinciale ou municipale en ce qui concerne l'obligation de clôturer en vigueur dans le district.

A noter également que la raison principale, sinon la seule, pour laquelle la loi exige l'installation de clôtures, c'est d'empêcher que les animaux de ferme n'aillent sur l'emprise des voies ferrées et s'y fassent tuer ou blesser par les trains. Quand l'exploitation d'une ligne est complètement abandonnée, la nécessité d'ériger des clôtures sur le parcours disparaît en grande partie, et l'article ne s'applique pas. Pour ces raisons, la Commission, à mon sens, n'a pas l'autorité, aux termes de la loi sur les chemins de fer, d'ordonner à la compagnie de chemin de fer d'entretenir des clôtures de chaque côté de l'emprise de la voie dans les circonstances qui se rapportent à la présente demande.

A la base des observations du commissaire en chef du temps, se trouvait le principe qu'il y a essentiellement conflit entre la compétence du Parlement du Canada et la compétence des diverses assemblées législatives en ce qui concerne les terres qui peuvent être ou n'être pas utilisées pour les fins des chemins de fer. Comme le savent les honorables députés, le domaine de la propriété et des droits civils, en général, par l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, a été confié aux législatures provinciales, mais en vertu d'exceptions indiquées au paragraphe (10) de l'article 92, alinéas a) et c), il est stipulé que les chemins de fer peuvent, en certaines circonstances, être placés sous l'autorité du Parlement du Canada, plus particulièrement les chemins de fer reliant deux provinces. L'alinéa a) du paragraphe (10) de l'article 92 est rédigé en ces termes:

Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution, déclarés par le Parlement du Canada profiter au Canada en général...

La compétence du Parlement du Canada, dans le cas des chemins de fer, doit donc se fonder sur les exceptions énumérées à l'alinéa a) ou c) du paragraphe (10) de l'article