

Chemins de fer—Loi

Le juge Le Dain a mentionné l'importance accordée par le CP à la différence entre transport par fer et transport par eau, que traduisent d'ailleurs certaines dispositions de la loi sur les chemins de fer et de la loi sur les transports. Toutefois, la question dont nous sommes saisis est celle de l'exploitation d'un service de bac transportant des wagons et, même s'il s'agit d'une certaine forme de transport par voie d'eau, de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. La décision rendue par le juge Le Dain disait que le comité des transports par chemin de fer n'avait pas autorité pour agir comme il l'avait fait. Il est par conséquent normal que la Chambre des communes remédie à cette anomalie législative qui a poussé le tribunal à rendre cette décision. Il convient également qu'elle mette fin à une contradiction flagrante qui a pu permettre à un réseau de transport intégré de trouver une échappatoire lui permettant d'abandonner un tronçon du réseau de transport d'une région. Cela empêcherait la société ferroviaire de faire ce qu'elle ne pouvait pas réaliser en vertu de la portée explicite de la loi sur les chemins de fer.

● (1732)

Je félicite le procureur général du Canada d'avoir pris cette initiative. Étant donné que le gouvernement a jugé bon le 18 novembre de l'année dernière d'intervenir et de demander l'autorisation d'en appeler de la décision de la Cour fédérale à la Cour suprême et qu'il a obtenu cette autorisation, je ne vois pas pourquoi, même si la Cour suprême rend une décision à ce sujet, la Chambre des communes n'aurait pas le droit de faire quelque chose de son côté et d'aider la Cour suprême à changer la définition du terme chemin de fer. Après tout, la Chambre est le principal tribunal du Canada.

Je suis tout à fait d'accord avec la définition contenue dans le bill présenté à la Chambre des communes parce qu'elle semble être très claire, facile à comprendre et par suite tout à fait acceptable, ce qui n'est pas le cas de la définition actuelle. Ni la Cour suprême du Canada ni quiconque d'autre ne pourrait penser qu'elle va à l'encontre de ce que le tribunal essaie de faire. À certains égards, elle sera utile à la Cour suprême. Ce qui est encore plus important, elle permettra à la Chambre des communes d'améliorer la définition contenue dans la loi, qui, par sa nature même, est des plus importantes et des plus critiques puisqu'elle explique ce qui constitue un chemin de fer.

J'aimerais féliciter le député d'avoir présenté le bill et j'espère que la Chambre lui donnera son appui.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Au nom de mon parti, monsieur l'Orateur, j'affirme que nous donnons notre appui au bill présenté par le député de Kootenay-Ouest (M. Brisco). Dans quelques instants, j'essaierai de convaincre les députés ministériels d'adopter le bill en deuxième lecture et de le renvoyer au moins au comité. Il n'ira peut-être pas plus loin, mais s'il est étudié au comité et renvoyé à la Chambre pour la troisième lecture et si le gouvernement ne veut pas l'adopter, il peut toujours charger trois ministériels de parler pendant 20 minutes chacun tous les quatre ans et le bill ne sera jamais adopté.

Le problème des traversiers ferroviaires et des traversiers pour voyageurs entre la partie continentale du Canada et le reste du pays, c'est-à-dire les régions insulaires, n'est pas nouveau. Le Canadien Pacifique, depuis les années 80 au siècle dernier, le Grand Trunk au début du siècle et le Grand Trunk

Pacific ont tous soutenu que ces traversiers constituaient des éléments essentiels de leur réseau ferroviaire. Le CP a indiqué il y a plusieurs décennies que le lien entre la partie continentale du Canada et l'île de Vancouver était essentiel pour son réseau ferroviaire. En fait, assurer ce lien faisait partie de son mandat puisque le CP a été établi pour relier le Canada d'un océan à l'autre.

Voilà que soudainement, l'existence d'un système de bacs transportant des wagons et reliant deux embranchements de voies ferrées par-dessus une étendue d'eau ne se justifie plus. Je ne suis pas juriste, monsieur l'Orateur, et ces chinoiseries juridiques me fatiguent quelque peu mais si cela constituait une partie essentielle d'un système de transport ferroviaire dans les années 1880, 1910 ou 1920, je ne vois pas pourquoi cela ne serait plus aussi essentiel aujourd'hui. Les bacs transportant des wagons sur les lacs Kootenay ne constituent qu'une petite partie du problème dans son ensemble.

J'espère que mon collègue de Kootenay-Ouest ainsi que ses amis sauront persuader le gouvernement conservateur de Colombie-Britannique ainsi que le gouvernement libéral du Canada que les ferry-boats de la côte de cette province constituent un maillon essentiel de la Trans-canadienne. Il ne devrait pas y avoir de litige à ce sujet mais le gouvernement de la Colombie-Britannique ainsi que le ministre des Transports (M. Lang) ont décidé d'appliquer le principe du paiement par l'utilisateur à une partie essentielle du système de la Trans-canadienne. Je ne saurais probablement jamais comment ils ont pu s'entendre là-dessus. J'espère que le député de Kootenay-Ouest saura convaincre les personnes concernées à Victoria et à Ottawa à ce sujet.

Ces bacs à passagers ou ces bacs transportant des wagons constituent une partie essentielle de notre système routier et ferroviaire étant donné qu'il existe en fait de grandes étendues d'eau à l'intérieur de notre territoire ainsi que des îles aux larges de nos côtes sur trois côtés et que cette configuration géographique particulière rend nécessaire l'établissement de liens par-dessus ces étendues d'eau jusqu'aux plus proches embranchements terrestres. Nous essayons donc d'adopter une nouvelle loi ou du moins de rendre plus claire l'ancienne tout en la renforçant, alors qu'elle a toujours constitué un fait allant de soi dans la pratique depuis les années 1880.

J'ajouterais que la Commission canadienne des transports que je pourrais difficilement qualifier de grande amie des usagers quoiqu'elle ait toujours été très amie des sociétés de transport a pris une décision en faveur des voyageurs. Les habitants des agglomérations situées aux alentours des lacs Kootenay, l'actuel député de Kootenay-Ouest, son prédécesseur, un député de l'assemblée législative provinciale ainsi que le comité sur le transport ferroviaire de la Commission canadienne des Transports ont tous trouvé que la demande et le besoin ont été fort bien exprimés.

Après que les conseillers juridiques du CPR eurent trouvé certaines failles sur le plan juridique, un tribunal de première instance a inversé la décision de la Commission canadienne des transports et la cause a maintenant été soumise à la Cour suprême car le ministère de la Justice a interjeté appel. Le gouvernement du Canada donne donc sa caution aux représentations faites par le député de Kootenay-Ouest ainsi que par d'autres personnes et diverses collectivités pour faire valider