

atteindrait ses objectifs dans le domaine du transport sur la côte est.

En outre, contrairement aux transbordeurs du lac Kootenay qui servent uniquement au transport des wagons ferroviaires, les Gulf Ferry Services transportent des voitures, des camions, des autobus et des voyageurs. En somme, en accordant à la CCT des pouvoirs généraux sur l'exploitation et l'abandon des ferry-boats ou transbordeurs qui servent au transport des wagons au sein d'un réseau ferroviaire, on risquerait de créer des problèmes dans les domaines de la répartition des compétences et de la réglementation.

Toutefois, il est juste de signaler que le gouvernement convient que l'abandon de l'exploitation des ferry-boats et des bacs devrait relever du comité des transports ferroviaires quand ces services se rattachent directement à des exploitations ferroviaires de ressort fédéral.

Comme le procureur général du Canada a obtenu de la Cour suprême du Canada la permission d'en appeler du jugement de la cour fédérale d'appel qui avait décidé que le comité des transports ferroviaires de la CCT n'avait aucun pouvoir dans le cas du lac Kootenay. A mon avis, il est inutile de poursuivre le débat sur ce bill tant que la Cour suprême n'aura pas rendu sa décision dans la cause du lac Kootenay. Alors seulement, une déclaration nette sur les lacunes des dispositions actuelles de la loi sur les chemins de fer pourront servir de fondement à la rédaction d'une modification appropriée à la loi.

**M. Elmer M. MacKay (Central Nova):** Monsieur l'Orateur, j'ai trouvé intéressantes certaines des observations du député de Windsor-Walkerville (M. MacGuigan). C'est un député fort bien informé qui est très au fait des questions de transport et des questions de droit. J'ai trouvé particulièrement intéressant de l'entendre mentionner des détails relatifs aux services de bac de l'Est qui relient les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve à la terre ferme. On s'inquiète beaucoup, surtout dans les provinces insulaires, du fait que, chaque fois qu'il se produit une grève nationale du rail, les interruptions des services de chemin de fer et de bac aggravent automatiquement les problèmes que connaissent ces provinces.

Lorsque la Chambre étudiera à l'avenir un bill de ce genre, j'espère qu'elle examinera les moyens de s'assurer que l'interruption du service ferroviaire à l'échelle du pays n'entraîne pas nécessairement celle des services de transport de marchandises par rail vers Terre-Neuve ou l'Île-du-Prince-Édouard. Cette question déborde bien sûr la portée du bill à l'étude, mais je tenais à profiter de l'occasion pour exprimer ces réflexions.

Je suis heureux de pouvoir donner mon opinion sur ce projet de loi qui m'apparaît très constructif. En fait, son objectif est d'empêcher indirectement l'abandon de services de transport par le CP, ce qui ne pouvait se faire directement en vertu de l'article 253 de la loi sur les chemins de fer. Comme l'a fait remarquer le député de Windsor-Walkerville, l'un des catalyseurs a été la décision du CP d'abandonner son service de ferry-boat sur le lac Kootenay. Ce ferry-boat transportait des wagons. Cette décision a causé une telle indignation que notre télévision nationale en a fait un documentaire. La désorganisation des transports causée par la décision du CP cause beau-

### *Chemins de fer—Loi*

coup d'émoi parmi la population de cette région. Il est question d'interjeter appel devant la Cour suprême du Canada. L'autonne dernier, le procureur général du Canada est intervenu pour proposer son aide dans cette affaire.

Le jugement du juge LeDain fut des plus intéressants. Comme on l'a déjà mentionné, la cause fut entendue à Vancouver. D'après la décision du tribunal, le comité des transports par chemin de fer de la CCT n'avait pas autorité pour ordonner au Canadien Pacific de rétablir le service de bac ferroviaire sur le lac Kootenay. Le tribunal renversa donc ainsi la décision antérieure du comité.

Depuis la création de ce comité, le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports ne cessent de se refilet mutuellement les responsabilités en matières de compétence et de définitions aux termes de la loi sur les chemins de fer et d'autres lois fédérales. Dans ce cas-ci, il s'agit de clarifier la situation en ce qui a trait aux services de bacs ou de transbordeurs de wagons de chemin de fer. Cette proposition de loi est donc fort opportune et donne à la Chambre des communes l'occasion de le faire.

Ce projet de loi vise à supprimer les anomalies que l'on trouve actuellement dans la loi sur les chemins de fer. Il mérite donc d'être étudié attentivement. Comme l'ont fait remarquer les éminents juges de la cour d'appel fédérale, les contradictions qui existent dans certains textes législatifs sur les transports maritimes et ferroviaires posent sans aucun doute de graves problèmes. Il n'est pas logique ni réaliste d'exiger que les compagnies ferroviaires justifient l'abandon d'une ligne secondaire qui est manifestement désuète et non rentable, en invoquant les dispositions de l'article 253 de la loi sur les chemins de fer, tout en leur permettant de supprimer un service aussi vital que celui du lac Kootenay qui fait partie intégrante d'un ensemble ferroviaire. Ce bill nous donne justement l'occasion de rectifier certaines anomalies de ce genre.

Dans la décision très complète qu'il a rendue, le juge Le Dain a admis qu'il existait une grande différence entre les textes de loi relatifs à l'abandon de voies ferrées et ceux qui ont trait à l'abandon de services de transport par voie d'eau. Aussi, il incombe à la Chambre des communes de contribuer à mettre les choses au point. Ce bill peut nous aider à le faire. Comme l'a fait remarquer le juge Le Dain, le problème de juridiction pour l'appel s'est résolu de lui-même lorsqu'on a décidé s'il fallait considérer le service de ferry-boat comme un chemin de fer d'importance secondaire. Il appuyait sa déclaration sur les résultats de l'enquête menée par le comité des transports ferroviaires de la CCT et dont voici un extrait:

Les bacs furent d'abord utilisés pour relier divers villages situés sur les rives du lac Kootenay, ainsi que les lignes de chemin de fer ayant leur terminus dans ces villages. Les bacs faisaient partie intégrantes du réseau du CP dans ce secteur et de ce fait partie intégrante de l'ensemble du réseau ferroviaire du CP. Les bacs ont été construits uniquement pour transporter des wagons. Des rails sont posés sur ces bateaux et sur les quais de départ et d'arrivée, permettant ainsi aux wagons de traverser le lac Kootenay sans être déchargés et rechargés.

Les bacs n'ont jamais constitué un maillon distinct du réseau de voies ferrées desservant la région du lac Kootenay. Ils ont été construits à l'origine avec des rails permettant de les raccorder directement aux voies ferrées à Procter, Kaslo et Lardeau. Sans ces bacs, il n'y aurait pas eu de continuité dans le réseau ferroviaire desservant ces régions. Comme il est mentionné plus haut, on a mis ces bacs en service plutôt que de construire une voie ferrée longeant le littoral, parce qu'on a cru que c'était une méthode plus efficace d'acheminer les wagons entre les villages sis de part et d'autre du lac.