

[Texte]

love to see Canada competing in the world market, which we are not doing too well at under this government, I might say. I agree with all of that. I have no quarrel with anything you have said, with one exception. Bill C-5 does not achieve any of that. Bill C-5 does not do that.

That is my point. When I say "destroy" the judicial process, I am not saying in any way we are saying to judges of the Supreme Court, you cannot do X and Y. What I am saying is what this amendment does is it gives counsel for the Central Western Railway the opportunity to argue a much easier case, because it simply says the point is now moot, because the two judges on the Federal Court of Appeal hung their hat. I will quote right from the decision. The judges actually said—there is no mystery about it, it is in their decision—Morceau and Lacombe stated at page 15 of the judgment:

Unless and until the declaration by Parliament ceases to have effect, with respect to the Stettler Subdivision, both the work and the undertaking of Central Western are subject to federal jurisdiction.

This amendment does what the two judges said: unless that happens. It has now happened, and it has happened retroactively. So if I were handling the case for Central Western I would simply point to this, point to the fact that the appellate court's two judges—and the judges hung their hat on this very point—point to the instruction in the judgment they gave, and say Parliament has now taken your advice on a retroactive basis, therefore there is very little to argue about. That is how I would handle it.

Mr. Malone: In which case it does lead to the other question. If we have a situation where a new short line is developed in the future, with new NTA and all that comes with that, would you believe CWR would be in a comparative position vis-à-vis the same question in front of a court as a new railway line? And if there is a difference in the potential judgment from that court, then would you see that CWR is getting fair treatment?

Mr. Abbott: There is no question in my mind that CWR should be treated like anyone else. It is the reverse, really—that everyone else would be treated on the basis of the CWR decision. CWR... this case as it is right now, without this amendment, will decide the issue.

Mr. Malone: Is the NTA there now? Is a new Railway Transportation Act there now?

Mr. Abbott: I do not get your question.

Mr. Malone: If we are going to make a decision about the future on the basis of the NTA, I do not see how you can say this is going in reverse. The CWR is the group that has been left out of that. Anything that comes on

[Traduction]

également persuadé qu'on veut tous voir le Canada prospérer sur les marchés mondiaux ce qui ne semble d'ailleurs pas être le cas sous le gouvernement actuel. Je suis d'accord sur toute la ligne. Je suis entièrement d'accord avec vous sauf sur une chose. Le projet de loi C-5 ne contribuera en rien à cela. Il est clair que le projet de loi C-5 n'aura pas l'effet que vous avez évoqué tout à l'heure.

Lorsque j'ai dit que ce projet de loi saperait les fondements de notre système judiciaire, je n'ai pas dit qu'on allait faire pression sur les juges de la Cour Suprême et les empêcher de décider dans tel ou tel sens. Je dis simplement que le projet de loi en cause va beaucoup simplifier la tâche des avocats du chemin de fer Central Western puisque l'adoption du projet de loi retirera toute raison d'être à la cause en éliminant les dispositions sur lesquelles les deux juges de la Cour d'appel fédérale ont fondé leur décision. Permettez-moi de vous en citer un passage. Les juges Morceau et Lacombe ont déclaré, à la page 15 de leur jugement:

En attendant l'abrogation de la déclaration du Parlement applicable aux terrains de Stettler, les activités et l'entreprise de Central Western relèvent de la compétence fédérale.

Or la modification envisagée entraîne effectivement le résultat évoqué par les deux juges. Cela s'est produit avec l'effet rétroactif. Ainsi, si j'étais chargé des intérêts de Central Western, je me contenterais simplement de faire remarquer que les deux juges de la Cour d'appel ont fondé leur décision sur ce motif précis, motif qui a disparu rétroactivement par la volonté du législateur. Ainsi, le problème serait réglé. Voilà comment je procéderais.

M. Malone: Mais alors, cela pose une autre question. Supposons la création d'une nouvelle ligne de chemin de fer sur courtes distances, conformément aux dispositions de la nouvelle LNT. Estimez-vous que le chemin de fer Central Western se trouverait, devant un tribunal, dans une situation analogue à celle d'une nouvelle compagnie de chemin de fer? A supposer que la cour en dispose autrement, estimez-vous que cela serait inéquitable pour le Central Western?

M. Abbott: Pour moi, il est évident que Central Western ne devrait pas bénéficier d'un traitement particulier. J'estime, justement, que toute compagnie se trouvant dans une situation comparable serait traitée comme l'a été Central Western. Ainsi, à supposer que la modification ne soit pas adoptée, la question sera réglée dans le cadre de l'affaire en instance devant les tribunaux.

M. Malone: La LNT est-elle entrée en vigueur?

M. Abbott: Je ne comprends pas très bien votre question.

M. Malone: Si nous devons, nous fondant sur les dispositions de la LNT, prendre une décision qui engage l'avenir, je ne vois pas très bien comment vous pouvez nous accuser de faire marche arrière. Le chemin de fer