

Chemins de fer—Loi

En 1942, la Commission des transports du Canada accordait au CP la permission d'interrompre partiellement le service ferroviaire sur la ligne qui reliait Lardeau et Gerrard, en Colombie-Britannique, et qui s'étendait vers le Nord à partir du lac Kootenay. Avant que le CP ne reçoive cette permission, l'avocat général de la société avait avisé la Commission que le CP maintiendrait le service de transbordeurs vers Lardeau, ce qu'il fit pendant 33 ans, soit jusqu'au 31 juillet 1975, date à laquelle le CP a décidé de mettre fin à son service de transbordeurs entre Procter, Kaslo et Lardeau sur le lac Kootenay.

On demanda à la Commission canadienne des transports d'ordonner au CP de réinstaurer ce service. Après examen préliminaire, le comité des transports ferroviaires de la CCT a fait savoir que son autorité ne s'appliquait pas à ce service et que la CCT ne pouvait par conséquent pas ordonner au CP de le réinstaurer.

À la suite des instances présentées par les parties intéressées, dont le député de Kootenay-Ouest (M. Brisco), le comité des transports ferroviaires émit, le 18 novembre 1975, un avis indiquant qu'il reconsidérerait la question en invitant toutes les parties intéressées à exprimer leurs opinions par écrit:

sur le sujet général de la compétence du comité en ce qui a trait au transbordeur, et... si ce genre de service constitue ou non «un embranchement ou une partie d'embranchement» selon la définition qu'en donne l'article 252 de la loi sur les chemins de fer.

Je crois savoir que plusieurs exposés, y compris ceux du député et du gouvernement de la Colombie-Britannique, souscrivaient à l'idée que la Commission canadienne des transports avait compétence.

M. Brisco: Et le gouvernement du Canada.

M. Benjamin: Qui vous a écrit votre texte?

M. MacGuigan: D'autre part, le CP et le CN, ainsi que le ministère des Transports du Québec ont soutenu qu'au contraire, la Commission n'avait pas compétence.

Le 18 octobre 1976, le comité des transports ferroviaires a rendu sa décision et expliqué pourquoi il estimait que la Commission canadienne des transports avait pleine compétence pour examiner la question de l'abolition du service de transbordeur du chemin de fer du CP sur le lac Kootenay, et ordonné le rétablissement du service.

Le CP a interjeté appel de cette décision du comité des transports ferroviaires auprès de la Cour d'appel fédérale. Après avoir entendu les arguments pour et contre à Vancouver, la Cour d'appel a statué le 30 septembre 1977 que le comité des transports ferroviaires de la Commission des transports n'avait pas juridiction pour ordonner au CP de rétablir le service de transbordeurs sur le lac Kootenay.

Par la suite, le procureur général du Canada (M. Basford) a demandé à la Cour suprême du Canada la permission d'en appeler du jugement de la Cour d'appel, permission que la Cour suprême a accordée le 14 décembre dernier.

Je conviens évidemment avec le député de Kootenay-Ouest que la question de compétence qui se pose au lac Kootenay est difficile à résoudre. Mais comme le bill soulève certaines difficultés dans certains domaines, il vaudrait mieux ne pas l'adopter, surtout que nous attendons toujours la décision de la Cour suprême du Canada à ce sujet.

Il faut reconnaître que le bill C-213 cherche à clarifier le problème de compétence qui se pose au comité des transports

ferroviaires. Le cas du transbordeur du CP pourrait fort bien servir pour déterminer s'il a effectivement compétence.

Il faut légiférer même si le CP a exploité un service de transbordeurs qui a relié ses lignes ferroviaires à la région de Kootenay pendant quarante ans et même si après avoir abandonné certaines lignes ferroviaires en 1942, il a continué d'assurer ce service pendant encore 35 ans.

En l'absence de règlements, le CP aurait fort bien pu décider pour de bonnes raisons d'interrompre ce service bien avant qu'il ne décide de le faire en juillet 1975.

En offrant un service de bac pour raccorder ses lignes de chemin de fer, CP Rail a probablement fait naître chez les expéditeurs et les destinataires de la région et d'ailleurs l'idée qu'ils pourraient compter sur un service de transport. Il s'ensuit que cela a pu stimuler directement les investissements dans des industries locales. Sans un règlement approprié pour empêcher que le CP ne prenne unilatéralement la décision d'interrompre le service sans fournir un substitut adéquat, les investissements des gens de l'endroit et d'autres personnes intéressées auraient pu être sérieusement menacés.

Sans règlement, CP Air, serait uniquement investi d'une obligation morale. Par conséquent, il importe de s'assurer si oui ou non CP Rail a une obligation puisqu'il relève de la compétence de la Commission des chemins de fer.

Au premier coup d'œil, le libellé du bill C-213 semble confirmer l'intention de confier à la CCT la responsabilité des bacs utilisés pour le transport de wagons. Toutefois, le bill se propose de modifier la définition de l'expression «chemin de fer», utilisée à l'envi dans la loi sur les chemins de fer, dont les principales parties traitent de la construction et de la mise en service des chemins de fer.

Aucune modification ne dit clairement que la Commission canadienne des transports a la compétence voulue pour décider de l'abandon de certains services de bac servant uniquement au transport de wagons, ceci afin d'éviter que l'on en déduise qu'elle régira l'abandon des services de bac servant au transport d'automobiles ou des services de bacs interprovinciaux qui n'ont rien à voir avec les chemins de fer, qui eux relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

Il y a de bonnes raisons de croire que la définition actuelle de «chemin de fer» est déjà assez souple pour inclure les bacs servant au transport des wagons de chemin de fer, mais il nous faudra attendre la décision de la Cour suprême du Canada pour être fixés sur ce point.

● (1722)

L'amendement proposé pourrait poser un autre problème, notamment son mode d'application à certains services de transbordeurs de la côte est. Nous tenons particulièrement à ce qu'on étudie à fond les pouvoirs de réglementation dont la Commission canadienne des transports devrait être investie en ce domaine, puisque la constitution oblige le gouvernement fédéral à assurer des services de transbordeurs vers l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. En effet, ces bâtiments relient le système ferroviaire de ces deux provinces à celui du continent. À l'heure actuelle, le CN remplit cette tâche au nom du gouvernement au moyen des traversiers appartenant au gouvernement fédéral. On étudie en ce moment la possibilité de créer une société de la Couronne distincte par laquelle le gouvernement fédéral s'acquitterait de ses obligations et