

DEUXIÈME LECTURE

Bill n° 26 intitulé: Loi concernant la *Chartered Trust and Executor Company*—M. Jackman.

Bill n° 28 intitulé: Loi constituant en corporation la société dite *Canadian Home Assurance Company*—M. Richard (Ottawa-Est).

“OTTAWA TRANSPORTATION COMMISSION”—LA
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
ÉLECTRIQUE D’OTTAWA

M. G. J. McIlraith (Ottawa-Ouest) propose la 2e lecture du bill n° 30 concernant la Corporation de la Cité d’Ottawa, la *Ottawa Transportation Commission* et la Compagnie du chemin de fer électrique d’Ottawa.

M. Knowles: Le député voudrait-il nous fournir des explications au sujet de ce projet de loi?

M. McIlraith: Le 11 mai 1948, la ville d’Ottawa a décidé d’acheter l’entreprise de la Compagnie du chemin de fer électrique d’Ottawa. Conformément au contrat, elle a commencé l’exploitation du chemin de fer électrique le 12 août 1948. L’exploitation effective du chemin de fer est dirigée par un agent statutaire, l’*Ottawa Transportation Commission*.

En vertu de deux lois très anciennes au pays, le chemin de fer a été reconnu ouvrage d’utilité publique au Canada. De plus, il fait le service entre deux provinces, vu qu’il relie Ottawa et Hull. En conséquence, son exploitation est du ressort du Parlement fédéral. Depuis le 12 août 1948, il est exploité sous l’empire du paragraphe 5 de l’article 150 de la loi des chemins de fer du Canada. Cet article stipule qu’une compagnie de chemin de fer qui est vendue ne peut être exploitée que sous l’empire d’une autre loi du Parlement. Dans l’intervalle, jusqu’à la nouvelle session, le ministre des Transports est autorisé à délivrer un certificat provisoire. Un certificat de ce genre a été délivré dans le cas qui nous occupe, mais il ne peut valoir que jusqu’à la fin de la présente session. Il faut donc que la loi du Parlement soit accordée ou refusée, selon le cas.

Je ne crois pas à ce stade des délibérations, pouvoir ajouter d’autres observations utiles.

M. T. L. Church (Broadview): Je ne veux pas m’opposer à la deuxième lecture du projet de loi; cependant, il devrait renfermer une disposition visant à sauvegarder les droits du public. Je demande que les députés consentent à déférer la mesure au comité des chemins de fer, qui l’examinera et verra à y insérer les garanties voulues en vue de protéger le public. Il n’y a pas de doute que le public s’est partiellement prononcé sur la

question, mais il faudrait un acte de vente à la ville des biens matériels et de toutes les autres valeurs.

Je crois que le comité devrait avoir l’occasion d’approfondir le projet de loi et s’assurer que les droits du public soient sauvegardés. Il semble qu’il s’ensuivra une augmentation du prix des billets. Aussi, je propose, appuyé par le représentant de Bruce (M. Robinson), qu’à l’occasion de la deuxième lecture le projet de loi soit déferé au comité des chemins de fer, qui l’étudiera et s’assurera que les droits du public sont sauvegardés.

M. Rodney Adamson (York-Ouest): Monsieur l’Orateur, ce qui m’intéresse, dans cette affaire, c’est l’expropriation de la *Eastview Bus Company*. Sauf erreur, quand la corporation a pris la suite des affaires de la Compagnie du chemin de fer électrique d’Ottawa, elle a également pris celle des affaires de la *Eastview Bus Company*, apparemment sans verser aucune indemnité à cette société privée. La *Ottawa Transportation Commission* a prolongé ses lignes sur le territoire desservi par la *Eastview Bus Company*, qui a été forcée de renoncer aux affaires.

Je me demande si cela ne crée pas un précédent que pourrait invoquer la Commission des transports de la ville de Toronto pour étendre ses affaires à des régions où l’on exploite des lignes secondaires. Cela ne crée-t-il un très dangereux précédent, surtout si la *Eastview Bus Line* n’a touché aucun dédommagement pour la perte de la concession dont elle semblait jouir? Le parrain de la mesure pourrait nous renseigner sur cette question, qu’on m’a signalée en fin de semaine, alors que je me trouvais à Toronto.

M. MacIlraith: Monsieur l’Orateur...

M. l’Orateur: A l’ordre! Le député clôt le débat.

M. Thomas Reid (New-Westminster): Je dirai un mot au sujet de ce projet de loi avant qu’il passe à l’étude du comité. Si le projet de loi dont la Chambre est saisie avait trait à une compagnie de chemin de fer ordinaire, peut-être les députés qui habitent la ville en cause seraient-ils les seuls à s’y intéresser. Cependant nous étudions un projet de loi qui se rapporte à la capitale du pays, laquelle intéresse chaque député.

Depuis au moins dix ans, le Parlement vote chaque année des sommes d’argent pour l’aménagement de la capitale fédérale: Ottawa. On s’attend à dépenser encore de 500 millions à un milliard de dollars, au moins. Le chemin de fer en question est une partie intégrante de la capitale fédérale. J’ignore si les députés s’en rendent compte mais, dès l’adoption de ce projet de loi, ce chemin de fer cessera de relever de la Commission des