

été transférées à l'actuel Comité des transports par chemins de fer, lorsque la Commission des chemins de fer est devenue le Comité des transports par chemin de fer en 1966-1967.

Nous avons un exemple récent de service de ferry-boat considéré comme partie intégrante du service ferroviaire. D'après la condition 33(a) de la loi relative aux conditions d'union arrêtees entre le Canada et Terre-Neuve, 13 George VI, chapitre 1, qui a reçu la sanction royale le 18 février 1949, les ferry-boats qui relient Sydney, en Nouvelle-Écosse, à Port aux Basques, à Terre-Neuve, font partie intégrante du chemin de fer.

D'après l'article 21 de la loi nationale sur les transports, il incombe à la Commission canadienne des transports d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par cette loi, ainsi que par la loi sur les chemins de fer et la loi sur les transports, en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs. Par ailleurs, d'après l'article 23(4) de la même loi, la Commission canadienne des transports peut décider si les initiatives prises par les transporteurs sont préjudiciable ou non.

Enfin, ce serait faire preuve d'un manque total de bon sens que de vouloir faire une coupure telle entre deux parties d'une ligne de chemins de fer que l'on risquerait d'en arriver à ce que chacune relève d'une foule d'organismes différents. Il semble évident que les parties d'un ouvrage qui sont essentielles à l'usage auquel il est destiné, doivent en être considérées comme parties intégrantes. Par conséquent, il s'ensuit qu'il faut rejeter toute idée voulant que l'on puisse diviser cet ouvrage dans le but de le faire relever d'organismes différents.

Le but ultime d'une voie ferrée est de servir au transport ininterrompu de marchandises. Comme le comité des transports par chemins de fer a pour mandat de régulariser le mouvement des marchandises, il est absurde d'envisager qu'un tronçon intégral d'une voie donnée ne relève pas de sa compétence. Assurément, il ne fait aucun doute qu'un ferry-boat ne diffère en rien du reste de la voie ferrée puisqu'il est muni de rails qui sont rattachées à d'autres, toutes pareilles, sur la terre ferme et que des locomotives et des wagons les utilisent. Un ferry-boat est essentiellement une voie ferrée flottante qui relie directement deux points donnés.

Une question vitale se rattache à ce bill.

● (1712)

En 1975, moi-même, le député de Revelstoke-Slocan, Bille King, ainsi que des citoyens et hommes d'affaires intéressés avons témoigné devant le comité des transports par chemin de fer à Nakusp (C.-B.) au sujet d'une demande du CP en vue d'abandonner une ligne entre Denver Canyon et Nakusp servant au transport des marchandises. Nous avons réussi à persuader le comité de rendre une décision en notre faveur et,

### *Chemins de fer—Loi*

en conséquence, il fut ordonné au CP d'améliorer et de maintenir en activité la voie ferrée et de demander une subvention. Cette ligne ferrée traverse la vallée du nord au sud à l'ouest du lac Kootenay. Cette voie est desservie par un ferry-boat qui traverse le lac Slocan, entre Slocan et Denver Canyon, soit une distance d'environ 20 milles. Ce service, comme dans le cas du lac Kootenay, a été établi pour des raisons d'économie. S'il n'existait pas, il faudrait construire une voie ferrée le long des rives du lac Slocan qui sont presque perpendiculaires sur une grande partie du littoral est.

Le problème est que si l'on peut abandonner impunément le ferry-boat du lac Kootenay, il s'ensuit que le CP peut également abandonner impunément le ferry-boat du lac Slocan. Après quoi, le CP pourra, par défaut, faire annuler la décision du comité des transports par chemin de fer l'enjoignant de maintenir en activité la voie ferrée entre Denver Canyon et Nakusp. Le CP aura beau jeu de dénoncer cette voie en disant: «Voyez, elle commence nulle part et aboutit nulle part». Il s'ensuit que l'abandon du service de ferry-boat du lac Slocan sera suivi immédiatement d'une demande d'abandon de la voie ferrée Denver Canyon-Nakusp.

Ce n'est sûrement pas l'intention ni le vœu du comité des transports par chemin de fer ni du Parlement. Je presse donc les députés ministériels de permettre que ce bill soit renvoyé au comité permanent des transports et des communications, afin de combler cette lacune de la loi sur les chemins de fer.

**M. Mark MacGuigan (Windsor-Walkerville):** Monsieur l'Orateur, on serait sans doute d'accord pour dire que les problèmes économiques sont les questions les plus pressantes qui assaillent le pays à l'heure actuelle. Quant à moi, j'accorde la priorité à la création d'emplois et j'appuierai n'importe quel programme économique qui vise à stimuler l'économie. J'insisterai en effet auprès du gouvernement pour qu'il prenne des initiatives sur ce plan, surtout en ce qui concerne l'industrie automobile. Mais le pays connaît également d'autres difficultés, notamment des problèmes de transport de tous genres.

Je me suis moi-même penché sur l'une de ces difficultés en présentant le bill C-439 qui, je l'espère, sera mis en délibération dans le courant de la session. Ce bill vise à restreindre le pouvoir de la CCT de tenir de nouvelles audiences au même degré que celui des tribunaux.

Le bill C-213 a été présenté parce que CP rail a l'intention d'abandonner son service de ferry-boats pour le transport des wagons de chemin de fer sur le lac Kootenay, en Colombie-Britannique. Le CP exploitait un service de navires à vapeur depuis Lardau jusqu'à divers points sur le lac Kootenay, y compris Kaslo et Procter, en Colombie-Britannique, qui assurait le transport de wagons vides ou chargés entre ces points, ce qui évitait d'avoir à les relier tous par une voie ferrée autour du lac.