

fer me paraît très clair. Il contient deux paragraphes, dont l'un permet d'interjeter appel au gouverneur en conseil, et l'autre, d'en appeler d'une décision de la Commission à la Cour suprême du Canada sur une question de droit. Personne n'en appelle d'une question de droit, bien que je puisse fournir des preuves pour montrer que la chose est possible. Le paragraphe (1) de l'article 53 est ainsi conçu:

Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générales ou restreintes; et tout arrêté que le gouverneur en conseil rend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

C'est très clair, monsieur l'Orateur. Lorsqu'il a écrit au premier ministre, le président du syndicat des cheminots avait certainement lu l'article 53 de la loi. Les membres de l'Assemblée provinciale de Terre-Neuve étaient certainement au courant de cet article tout comme l'étaient les députés de ce côté-ci de la Chambre chargés de représenter Terre-Neuve. Je recommanderais au député de Notre-Dame-de-Grâce, s'il en a le temps au cours de ses voyages, de lire l'article 53 avant de se lancer à la Chambre dans des dissertations juridiques savantes à ce sujet.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. McGrath:** Monsieur l'Orateur, j'espère que certains des députés d'en face qui, assis à leur place, se croient obligés de dire des âneries n'auront pas peur de se lever pour participer de façon intelligente à ce débat.

Le leader du gouvernement à la Chambre a dit que ce rapport allait à l'encontre d'un acte du Parlement et qu'il était *ultra vires*—en fait, j'ai oublié tout le jargon juridique dont il s'est servi. Mais, monsieur l'Orateur, de ce côté-ci de la Chambre, nous connaissons la loi du pays. Nous avons lu les recueils de lois. Nous avons lu le préambule de la loi sur les transports qui prévoit une possibilité de ce genre et qui déclare que la politique nationale des transports au Canada est expressément soumise à des exigences d'ordre juridique et constitutionnel. De plus, ladite loi se limite aux questions relevant de la juridiction du Parlement canadien dans le domaine des transports. Cette déclaration se borne à préciser les limites constitutionnelles et juridiques imposées au Parlement du Canada, mais c'est une déclaration importante en ce sens qu'elle

[M. McGrath.]

avertit le Parlement de ne jamais perdre de vue ces limites constitutionnelles en matière de législation.

C'est peut-être parce qu'on s'en rend compte qu'il y a certains domaines des transports sur lesquels le Parlement ne peut pas empier. La loi prévoit que l'un des vice-présidents de la Commission canadienne des transports devra être avocat inscrit depuis au moins dix ans au barreau d'une province du Canada—c'est ce qui indique l'article 7 (2)—muni de pouvoirs très spéciaux à l'égard de toute question de droit qui pourrait surgir au cours des travaux de la Commission.

Le service-voyageurs du chemin de fer de Terre-Neuve fait partie de ce que l'on appelle la Newfoundland Railway. Il fait partie des avoirs que le gouvernement et les habitants de Terre-Neuve ont apportés à l'Union. Il s'agit d'un service qui assure à la fois le transport du courrier, celui des marchandises et celui des voyageurs; j'estime donc qu'il échappe clairement à la compétence du Parlement et je vais vous dire pourquoi.

Le chemin de fer de Terre-Neuve est un mode de transport qui fait l'objet d'une description précise et caractérisée dans les documents constitutionnels qui concernent l'Union de Terre-Neuve avec le Canada. Si j'expose cet argument, c'est simplement parce que le seul argument que nous ayons entendu du leader de la Chambre qui a soulevé une objection à cet égard, consiste à dire que le Parlement n'a aucune autorité dans ce domaine, que la question est en instance, *ultra vires* et ainsi de suite.

Même la Commission canadienne des transports, dans son ordonnance autorisant le chemin de fer à abandonner le service-voyageurs, s'est reportée aux Statuts du Canada qui contiennent les conditions de l'Union. J'aimerais citer brièvement l'acte d'Union qui se trouve dans les Statuts du Canada de 1949:

A la date de l'Union ou aussitôt que possible après cette date, le Canada prendra à son compte les services ci-après énumérés et, à compter de la date de l'Union, libérera la province de Terre-Neuve des frais publics subis à l'égard de chaque service absorbé, savoir:

a) Le chemin de fer de Terre-Neuve, ...

Un détail de plus, monsieur l'Orateur, le 1<sup>er</sup> avril 1949, il y a aujourd'hui vingt ans, le jour du poisson d'avril, par le décret du conseil C.P. 1454, le gouverneur en conseil a confié aux chemins de fer Nationaux l'exploitation et l'administration du chemin de fer de