

*L'ajournement***LA MOTION D'AJOURNEMENT**

[Traduction]

## QUESTIONS À DÉBATTRE

**M. l'Orateur:** En conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député d'Egmont (M. McDonald)—Les pêcheries—La cueillette de mousse d'Irlande dans les Maritimes; le député de Surrey-White-Rock—Les pêcheries—Colombie-Britannique—L'emploi saisonnier de main-d'œuvre étrangère; le député de Battle River—Le Conseil des arts—Les lignes directrices pour l'attribution des subventions.

Comme il est 5 heures, la Chambre passe aux initiatives parlementaires figurant au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

[Français]

**M. Yvon Pinard (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé):** Monsieur le président, il y a consentement unanime, je crois, pour que nous procédions à l'étude du bill C-213 et que le bill précédent soit réservé.

[Traduction]

**M. Paproski:** D'accord.

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** D'accord.

**M. l'Orateur:** La Chambre est-elle d'accord pour que nous passions maintenant à l'étude du bill C-213 et que les autres projets de loi inscrits au *Feuilleton* gardent leur ordre de priorité même si l'on étudie le bill C-213 maintenant?

**Des voix:** D'accord.

**M. l'Orateur:** Il en est ainsi convenu et ordonné.

**INITIATIVES PARLEMENTAIRES—BILLS PUBLICS**

[Traduction]

**LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER**

## MESURE MODIFIANT LES DÉFINITIONS

**M. Bob Brisco (Kootenay-Ouest)** propose: Que le bill C-213 tendant à modifier la loi sur les chemins de fer (définitions) soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, en entamant le débat sur mon bill d'initiative parlementaire, il y a lieu, je crois, de rappeler brièvement certains faits qui expliquent la raison pour laquelle cette mesure est présentée, ce qui permettra de mieux comprendre son objet.

Vers la fin du siècle dernier dans les années 80, diverses sociétés de chemin de fer étaient constituées dans Kootenay-Ouest pour desservir les localités minières et les mines dans la région des lacs Kootenay et Slocan. Ces lignes ont été louées à bail au CN au cours des années.

En 1898, le CP louait à perpétuité une voie entre Proctor et Nelson construite par la British Columbia Southern Railway Company. En 1903, le CP louait pour 999 ans, la voie construite par la Kootenay and Arrowhead Railway Company et en 1921, il louait la voie entre Kaslo et Sandon construite par la Kaslo and Slocan Railway.

[M. l'Orateur.]

Ce réseau ferroviaire s'étendait jusqu'au lac Kootenay pour faire la jonction avec le ferry-boat du CP qui était en service jusqu'au 31 juillet 1975 lorsque la compagnie a décidé de l'interrompre.

Pourquoi un ferry-boat? Pourquoi pas un chemin de fer? Le ferry-boat se justifiait davantage sur le plan économique. La distance à franchir entre les deux rives était relativement courte soit de 20 à 25 milles. L'autre solution consistait à construire un ligne ferroviaire sur le versant ouest du lac sur une distance de 50 milles jusqu'à Nelson ou en remontant la tête du lac vers la rive est et de là jusqu'à Creston, à environ 150 milles. Dans les deux cas, la ligne ferroviaire aurait traversé des terrains accidentés ce qui aurait présenté d'énormes problèmes de construction.

Lorsque le CP eut décidé d'abandonner ce service, j'ai demandé au comité des transports ferroviaires de la Commission canadienne des transports de tenir des audiences à ce sujet. Le comité a refusé sous prétexte que cette question ne relevait pas de sa compétence. A l'automne de 1975, le comité des transports ferroviaires a accepté d'entendre des arguments pour établir s'il avait ou non compétence. Le CP défendu son point de vue et moi le mien après avoir fait énormément de recherches et d'études. La province de la Colombie-Britannique a présenté un mémoire pour appuyer ma demande.

Un an après, en octobre 1976, le Comité des transports par chemin de fer décidait sur la foi des arguments qui lui avaient été soumis et après une étude attentive de sa part qu'il avait compétence sur les ferry-boats et que ces derniers faisaient effectivement partie intégrante d'une ligne de chemin de fer. Le comité a alors ordonné au CP de rétablir le service de bac. Le CP en a appelé de la décision auprès de la Cour fédérale du Canada à Vancouver en septembre 1977 et a obtenu gain de cause. Le Comité des transports par chemin de fer était intervenu en cour tout comme le ministre du procureur général de la Colombie-Britannique et celui du procureur général du Canada (M. Basford). Le service de bac a donc à nouveau été abandonné. En décembre 1977, le procureur général du Canada demandait à la Cour suprême du Canada et obtenait la permission d'en appeler de cette affaire auprès de la plus haute instance du pays—après le Parlement—la Cour suprême du Canada. La Cour suprême entendra donc l'affaire cette année.

Dans le cas particulier du service de bac sur le lac Kootenay, il ne fait aucun doute que la société Canadien Pacifique a hérité du droit et de l'obligation d'exploiter et de maintenir un tel service d'une société ferroviaire à laquelle une loi fédérale en avait donné le droit et l'obligation.

Le fait que le ferry-boat du lac Kootenay soit considéré comme faisant partie du service ferroviaire est confirmé par une lettre adressée par l'avocat général du Canadien Pacifique à la Commission des transports du Canada, le 19 mars 1942, dans laquelle il promet de continuer à assumer ce service de ferry-boat «comme par le passé». Si le Canadien Pacifique a jugé bon de faire cette promesse à la Commission des transports du Canada, c'est certainement qu'il considérait que ce service relevait de la Commission. Il n'appartient pas au Canadien Pacifique d'affirmer aujourd'hui que ce service de ferry-boat ne fait pas partie du service ferroviaire. Le principe juridique de non-recevabilité s'applique dans ce cas. Les responsabilités de la Commission des transports du Canada ont