

s'y rattachant, attribués à Sa Majesté, placés sous le contrôle et l'administration du ministre...

Et il y est déclaré que le ministre est le ministre des Chemins de fer et canaux...

...et situés dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse constituant et composent le chemin de fer Intercolonial.

Conséquemment des actions en dommages du genre dont j'ai parlé peuvent être intentées contre le chemin de fer Intercolonial, et le montant des réclamations n'est pas limité.

Il s'agit ici naturellement de la cour de l'Echiquier. Lors de la discussion de mercredi dernier, je songeais aux difficultés qui s'étaient élevées au sujet du chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer du port de Montréal, exploité par la commission du port de Montréal. Ce chemin de fer ne fait évidemment pas partie du chemin de fer Intercolonial, selon les termes de l'article que je viens de lire, de sorte que les cas de négligence dans la mise en service de cette voie ferrée donnant lieu à des réclamations de dommages-intérêts ne tombent pas sous le régime des dispositions de l'article 19 du chapitre 34 que je viens de lire. De plus, les chemins de fer compris dans le chemin de fer Intercolonial sont sous l'administration du ministre des Chemins de fer, et le chemin de fer du port de Montréal n'est pas administré par ce ministre.

Quand une discussion s'est élevée au sujet des Chemins de fer nationaux du Canada, je n'avais pas mes notes sous les yeux et j'ai dû me contenter de dire que les divers chemins de fer en possession des Chemins de fer nationaux du Canada, parce que ces derniers en détenaient le capital-actions, sont sujets à des actions en rupture de contrats ou en paiement de dommages-intérêts ou autres, tout comme l'est le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Si mes honorables collègues veulent bien consulter la loi des chemins de fer Nationaux du Canada, chapitre 172 des Statuts Révisés du Canada, d'abord adoptée comme chapitre 13 des Statuts de 1919, ils constateront que l'article 12 prescrit que le nom "Chemins de fer Nationaux du Canada" peut s'appliquer:

Comme désignation collective ou descriptive de toutes les lignes ou ouvrages de chemins de fer sous sa direction, sans, cependant, porter atteinte aux droits ou obligations de l'une quelconque des corporations respectives, y compris Sa Majesté pour leurs actes ou omissions respectifs.

Cela donne clairement à entendre que bien que certains de ces chemins de fer qui composent le réseau aient été amenés sous la direction des Chemins de fer nationaux par le fait que ces derniers détenaient leur capital-actions, chacun d'entre eux garde néanmoins

[L'hon. M. Cahan.]

sa responsabilité primitive au point de vue contractuel et au point de vue préjudice, comme l'a le Pacifique-Canadien.

L'article 33 de la même loi dit ceci:

Peuvent au nom de la Compagnie, sans un fiat, être intentées ou instituées et entendues par un juge ou des juges d'un tribunal de juridiction compétente au Canada, avec le même droit d'appel qui peut être obtenu d'un juge siégeant en cour, en vertu des règles de la cour applicables à cet effet, les actions, poursuites et autres procédures intentées ou instituées par ou contre la Compagnie, relativement à son entreprise ou à l'exploitation ou à l'administration des chemins de fer du gouvernement canadien.

2. Toute défense valable pour les corporations respectives, y compris Sa Majesté, dont l'entreprise a donné lieu à une action, est valable pour la Compagnie.

3. Tout tribunal ayant, en vertu des statuts ou lois qui s'y rapportent, juridiction pour entendre toute cause d'action, poursuite ou autre procédure, lorsqu'elles se produisent entre simples particuliers, est, relativement à toute cause semblable d'action, poursuite ou autre procédure par ou contre la Compagnie, un tribunal de juridiction compétente en vertu des dispositions du présent article.

Par conséquent, en ce qui concerne les compagnies qui constituent le réseau des Chemins de fer nationaux et qui figurent dans l'annexe à la loi régissant ce réseau, on ne peut invoquer la prérogative de la couronne comme moyen de défense en matière de préjudice. Cela vise les trente et un chemins de fer énumérés dans l'annexe à la loi. Donc ce n'est guère un bon argument que de nous reprocher de demander, dans cette proposition d'amendement, une loi spéciale et sans précédent à l'égard d'un seul service de l'Etat, à savoir: le Conseil des ports tel qu'il sera constitué en vertu du bill en délibération.

Le texte législatif qui se rapporte aux Chemins de fer nationaux et dont je viens de donner lecture indique clairement que tous les chemins de fer constitutifs maintenant exploités par le réseau national—sauf trois, si je ne me trompe et qui sont le Transcontinental, l'Intercolonial et la ligne de l'île du Prince-Edouard, sont tous passibles de poursuites en dommages-intérêts exactement comme l'est le Pacifique-Canadien. Et cela en vertu de ce que je pourrais appeler une mesure législative spéciale de la part du Parlement du Canada. Je considère donc qu'il n'est que juste et équitable que le Parlement, en adoptant une loi fusionnant en un Conseil les sept commissions de port, et en déclarant que le nouveau Conseil, la commission consolidée, si je puis l'appeler ainsi, aura le droit de faire des contrats et de poursuivre ou d'être poursuivi, devrait aller plus loin et dire que ce grand service public sera passible de poursuites en dommages devant les tribunaux provinciaux compétents tout comme la compa-