

A-168-77

A-168-77

In re a decision or order of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission made October 18, 1976 against Canadian Pacific Limited in respect of rail barge service on Kootenay Lake

Court of Appeal, Pratte, Ryan and Le Dain JJ.—
Vancouver, September 26, 27 and 30, 1977.

Jurisdiction — Rail barge service linking spurs with rail system discontinued by CP without approval — Service ordered reinstated by Railway Transport Committee of Canadian Transport Commission — Whether or not rail barge service a line of railway and therefore within jurisdiction of Railway Transport Committee — National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 21, 45, 64(2) — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 2, 106, 252, 253(2), 254(1), 304 — Transport Act, R.S.C. 1970, c. T-14, ss. 3, 12(4)(a).

Canadian Pacific discontinued, without Canadian Transport Commission's approval, operation of its rail barge service on Kootenay Lake and now disputes the decision of the Commission's Railway Transport Committee holding this service to be within its jurisdiction and ordering its reinstatement. The service involved a barge, equipped with rails, to transport railway cars from its system to spurs in towns along Kootenay Lake. The issue is whether or not the operation of the rail barge service, although involving a form of water transport, is the operation of a railway line, and therefore within the Committee's jurisdiction.

Held, the appeal is allowed. The mode of conveyance in the rail barge service is the barge and not the railway cars. The railway cars serve as containers on the barge and only operate as a means of conveyance at the voyage's terminal points, and then only in the loading and unloading operations. The rail barge service, therefore, is not the operation of a railway line and does not fall within the abandonment provisions of the *Railway Act*. Provisions respecting the approval of location, construction and commencement of operation of railway lines do not contemplate and could not have practical application to a line of railway crossing a body of water by means of a vessel between various points.

Canadian Pacific Railway Co. v. Attorney-General for British Columbia and Attorney-General for Canada [1950] A.C. 122, applied.

APPEAL.

In re une décision ou ordonnance du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports rendue le 18 octobre 1976, contre Canadien Pacifique Limitée relativement à un service de barges porte-wagons sur le lac Kootenay

Cour d'appel, les juges Pratte, Ryan et Le Dain—
Vancouver, les 26, 27 et 30 septembre 1977.

Compétence — Exploitation d'un service de barges porte-wagons reliant des embranchements au réseau ferroviaire abandonnée par CP sans autorisation — Ordonnance rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports à l'effet de rétablir le service — Le service de barges porte-wagons constitue-t-il une ligne de chemin de fer relevant, par conséquent, de la compétence du Comité des transports par chemin de fer? — Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, c. N-17, art. 21, 45, 64(2) — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 2, 106, 252, 253(2), 254(1), 304 — Loi sur les transports, S.R.C. 1970, c. T-14, art. 3, 12(4)a.

Canadien Pacifique a abandonné l'exploitation de son service de barges porte-wagons sur le lac Kootenay sans obtenir l'autorisation de la Commission canadienne des transports et conteste en l'espèce la décision du Comité des transports par chemin de fer portant que ce service relève de sa juridiction et ordonnant qu'il soit rétabli. Ce service, constitué de barges munies de rails que l'on raccordait aux embranchements situés dans les villes en bordure du lac Kootenay, servait au transport des wagons. La question est de savoir si l'exploitation d'un service de barges porte-wagons, malgré le fait que ce service soit une forme de transport par eau, constitue l'exploitation d'une ligne de chemin de fer relevant, par conséquent, de la compétence du Comité.

Arrêt: l'appel est accueilli. Dans le service de barges porte-wagons, la barge est le mode de transport et non les wagons. Dès lors, les wagons servent de conteneurs et, arrivés au point de destination du voyage, ils font alors fonction de moyen de transport mais uniquement du point de vue des opérations de chargement et de déchargement. Par conséquent, l'exploitation d'un service de barges porte-wagons n'équivaut pas à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer et ne tombe pas dans le cadre des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* touchant l'abandon. Les dispositions législatives relatives à l'approbation du tracé, de la construction et du commencement de l'exploitation de lignes de chemin de fer ne prévoient pas de ligne fictive de chemin de fer traversant une étendue d'eau par voie de bateau qui fait la navette entre divers points, et ne peuvent s'appliquer à une telle ligne.

Arrêt appliqué: Le Canadien Pacifique c. Le procureur général de la Colombie-Britannique et le procureur général du Canada [1950] A.C. 122.

APPEL.

COUNSEL:

N. D. Mullins, Q.C., for Canadian Pacific Limited.

Harry Wruck for Attorney General of Canada.

Melvin H. Smith for Attorney General of British Columbia.

Gilbert W. Nadeau for Canadian Transport Commission.

Robert H. Brisco representing Federal Constituency of Kootenay West.

SOLICITORS:

Law Department, Canadian Pacific Limited, Vancouver, for Canadian Pacific Limited.

Deputy Attorney General of Canada for Attorney General of Canada.

Attorney General of British Columbia for Attorney General of British Columbia.

Law Department, Canadian Transport Commission, Ottawa, for Canadian Transport Commission.

Federal Constituency of Kootenay West represented by *Robert H. Brisco, M.P.*

The following are the reasons for judgment delivered orally in English by

LE DAIN J.: Canadian Pacific Limited (hereinafter referred to as "CP") attacks a decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission by way of appeal pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17. In its decision, made on October 18, 1976, the Committee held that it had jurisdiction with respect to the abandonment of a rail barge service operated by CP on Kootenay Lake, British Columbia, and ordered CP to reinstate and resume the service. The Committee's decision concludes as follows:

The Committee concludes that it has full jurisdiction to deal with the question of whether or not the rail barge service operated by the CPR on Kootenay Lake should be abandoned,

WHEREAS the Committee has found that the rail barge operation in question on Kootenay Lake falls under the definition of "branch line" as defined in section 252 of the *Railway Act*;

WHEREAS the company may not abandon the operation of a branch line except in accordance with the provisions of the *Railway Act*, particularly subsections 253(2) and (3) thereof; and

AVOCATS:

N. D. Mullins, c.r., pour Canadien Pacifique Limitée.

Harry Wruck pour le procureur général du Canada.

Melvin H. Smith pour le procureur général de la Colombie-Britannique.

Gilbert W. Nadeau pour la Commission canadienne des transports.

Robert H. Brisco pour la circonscription fédérale de Kootenay West.

PROCUREURS:

Le contentieux, Canadien Pacifique Limitée, Vancouver, pour Canadien Pacifique Limitée.

Le sous-procureur général du Canada pour le procureur général du Canada.

Le procureur général de la Colombie-Britannique pour le procureur général de la Colombie-Britannique.

Le contentieux, Commission canadienne des transports, Ottawa, pour la Commission canadienne des transports.

La circonscription fédérale de Kootenay West représentée par *Robert H. Brisco, député.*

Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés à l'audience par

LE JUGE LE DAIN: Canadien Pacifique Limitée (ci-après appelée «CP») attaque une décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports par voie d'appel en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, S.R.C. 1970, c. N-17. Dans sa décision du 18 octobre 1976, le Comité a conclu qu'il avait juridiction sur la question d'abandonner ou non l'exploitation par CP d'un service de barges porte-wagons sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique) et a ordonné à CP de rétablir et de reprendre ledit service. La décision du Comité conclut comme suit:

Le Comité conclut qu'il a entière juridiction pour déterminer s'il y a lieu de permettre ou non à CP d'abandonner l'exploitation de son service de barges porte-wagons sur le lac Kootenay.

ATTENDU que le Comité estime que la définition donnée à «embranchements» à l'article 252 de la *Loi sur les chemins de fer* est applicable à l'exploitation du service de barges porte-wagons en question sur le lac Kootenay;

ATTENDU que la société ne peut abandonner l'exploitation d'un embranchement qu'en se conformant aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, et notamment aux paragraphes 253(2) et (3); et

WHEREAS Canadian Pacific Ltd. is not providing the service that it is by law required to provide;

NOW therefore the Committee pursuant to the power vested in it by the National Transportation Act, particularly section 45 thereof orders Canadian Pacific Ltd. to reinstate and resume, within 90 days from the date of this decision, the operation of its rail barge service between Procter, Kaslo and Lardeau on Kootenay Lake, Province of British Columbia, which it has discontinued effective July 31, 1975.

CP attacks the decision of the Committee on the ground that the Canadian Transport Commission lacks jurisdiction with respect to the abandonment of the rail barge service.

Counsel for the Canadian Transport Commission, the Attorney General of Canada, and the Government of British Columbia, and Mr. R. H. Brisco, M.P., appeared and made submissions in support of the Committee's decision.

The *Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, contains provisions governing the abandonment of the operation of a line of railway. They are to be found in section 106 and sections 252 and following. The federal legislation respecting transport by water, the *Transport Act*, R.S.C. 1970, c. T-14, does not contain provisions respecting the abandonment of a water transport service. There would, therefore, appear to be a fundamental difference of legislative policy with respect to the abandonment of rail and water transport services. It should be noted, however, that by paragraph 12(4)(a) of the *Transport Act* Part II thereof respecting the licensing of water transport does not apply to ships engaged in the transport of goods or passengers between ports or places in British Columbia.

Section 106 of the *Railway Act* provides as follows:

106. The company may abandon the operation of any line of railway with the approval of the Commission, and no company shall abandon the operation of any line of railway without such approval.

Sections 253 and following of the Act make detailed provision for the abandonment, with the approval of the Commission, of the operation of a branch line of railway that has become uneconomical. They spell out in considerable detail the considerations that shall govern the Commission's

ATTENDU que Canadien Pacifique Limitée n'assure pas le service que la loi l'oblige à offrir;

Par conséquent, en vertu des pouvoirs dont la Loi nationale sur les transports l'a investi, notamment l'article 45, le Comité ordonne à Canadien Pacifique Limitée de rétablir et de reprendre, dans les 90 jours de la présente décision, le service de barges porte-wagons entre Procter, Kaslo et Lardeau, sur le lac Kootenay, dans la province de la Colombie-Britannique, supprimé le 31 juillet 1975.

CP attaque la décision du Comité au motif que la Commission canadienne des transports n'a pas juridiction relativement à la question de l'abandon d'un service de barges porte-wagons.

L'avocat de la Commission canadienne des transports, le procureur général du Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique, ainsi que M. R. H. Brisco, député, ont comparu et ont présenté des arguments à l'appui de la décision du Comité.

La *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, prévoit des dispositions qui régissent l'abandon de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. Il s'agit des articles 106 et 252 et suivants. La loi fédérale qui traite du transport par eau, savoir la *Loi sur les transports*, S.R.C. 1970, c. T-14, ne prévoit aucune disposition relativement à l'abandon d'un service de transport par eau. Par conséquent, il semble exister une différence fondamentale entre les mesures législatives concernant l'abandon des services de transport par rail et par eau. Il convient de noter, toutefois, qu'aux termes de l'alinéa 12(4)a) de la *Loi sur les transports*, la Partie II de ladite loi qui traite des permis accordés à des navires ne s'applique pas à des navires qui font le transport de marchandises ou de passagers entre des ports ou endroits de la Colombie-Britannique.

L'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer* prévoit ce qui suit:

106. La compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission, et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation.

Les articles 253 et suivants de la Loi traitent, en détails, de l'abandon, avec l'approbation de la Commission, de l'exploitation d'un embranchement devenu non rentable. Ils décrivent, en moult détails, les conditions qui doivent régir la décision de la Commission d'approuver ou de rejeter

decision as to whether or not to approve a proposed abandonment.

Section 252 of the Act defines "branch line" as follows:

"branch line" means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

It is not necessary for present purposes to quote the whole of the provisions governing the abandonment of the operation of a branch line but the following subsections give a sufficient indication of the approval required from the Commission.

Subsection 253(2) provides:

253. . . .

(2) If a company desires to abandon the operation of a branch line, the company shall file an application to abandon the operation of that line with the Commission in accordance with any rules that may have been made by the Commission pursuant to subsection (1); and the Commission shall cause such public notice of the application to be given in the area served by the branch line as the Commission deems reasonable.

Subsection 254(1) provides:

254. (1) If the Commission finds that in its opinion the company, in the operation of the branch line with respect to which an application for the abandonment of its operation was made, has incurred actual loss in one or more of the prescribed accounting years including the last year thereof, the Commission shall, after such hearings, if any, as are required in its opinion to enable all persons who wish to do so to present their views on the abandonment of the branch line and having regard to all matters that to it appear relevant, determine whether the branch line is uneconomic and is likely to continue to be uneconomic and whether the line should be abandoned; but if the Commission finds that in its opinion the company has incurred no actual loss in the operation of such line in the last year of the prescribed accounting years, it shall reject the application for the abandonment of the operation of the line without prejudice to any application that may subsequently be made for abandonment of the operation of that line.

The decision of the Railway Transport Committee was not a decision on an application for abandonment pursuant to these provisions. There was no application before it. CP had discontinued the operation of the rail barge service effective July 31, 1975 without seeking the Commission's approval. Upon complaint by various interested

l'abandon projeté d'un embranchement.

L'article 252 de la Loi définit «embranchement» comme suit:

«embranchement» désigne une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer;

Il n'est pas nécessaire, aux fins des présents motifs, de citer intégralement les dispositions qui régissent l'abandon de l'exploitation d'un embranchement; les paragraphes suivants donnent une idée suffisante de l'approbation exigée de la Commission.

Le paragraphe 253(2) prévoit que:

253. . . .

(2) Si une compagnie désire abandonner l'exploitation d'un embranchement, elle doit déposer à la Commission une demande d'abandon de l'exploitation de cette ligne en conformité des règles que la Commission peut avoir établies aux termes du paragraphe (1); et la Commission doit, dans la région desservie par l'embranchement, donner l'avis public qu'elle juge raisonnable.

Le paragraphe 254(1) prévoit que:

254. (1) Si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie a subi, du fait de l'exploitation de l'embranchement relativement auquel elle a fait une demande d'abandon d'exploitation, une perte réelle dans une ou plusieurs des années de comptabilité prescrites dont, notamment, la dernière de ces années, la Commission doit, après avoir tenu les auditions que, le cas échéant, elle estime nécessaires pour permettre, à toutes les personnes qui désirent le faire, de présenter leur point de vue sur l'abandon de l'embranchement, et en tenant compte de tous facteurs qui lui semblent pertinents, décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et si la ligne doit ou non être abandonnée; mais si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie n'a pas subi de perte réelle dans l'exploitation de cet embranchement au cours de la dernière des années de comptabilité prescrites, elle doit rejeter la demande d'abandon de l'exploitation de la ligne sans préjudice de toute demande qui peut subséquemment être faite pour l'abandon de l'exploitation de cette ligne.

La décision du Comité des transports par chemin de fer n'est pas une décision rendue à l'issue d'une demande d'abandon conforme à ces dispositions. Le Comité n'a pas été saisi d'une demande. CP avait cessé d'exploiter le service de barges porte-wagons à compter du 31 juillet 1975 sans demander l'approbation de la Commission. A

parties the Committee considered whether it had jurisdiction with respect to the abandonment, and after initially adopting the position that it did not have jurisdiction, came to the conclusion upon reconsideration that it did have jurisdiction. The matter was disposed of by the Committee without an oral hearing upon the basis of documentary material. The decision of the Committee was that by virtue of section 106 and sections 252 and following of the *Railway Act* CP did not have the right to abandon the operation of the rail barge service without the Commission's approval and therefore had an obligation under the Act to continue to operate it. Exercising the authority of the Commission under section 45 of the *National Transportation Act* to order compliance with the provisions of the *Railway Act*, the Committee ordered CP to reinstate and resume the service.

The question of jurisdiction on the appeal resolves itself into the question whether the operation of the rail barge service is the operation of a line of railway.

The findings of fact by the Committee with respect to the origin and operation of the rail barge service on Kootenay Lake are to be found in the following passages of its decision:

Many of CPR's lines of railway in British Columbia are composed of smaller lines of railway which other railway companies leased to CPR for varying terms of either 99 or 999 years.

One of such smaller lines was operated by the Columbia and Kootenay Railway and Navigation Company, a company which was incorporated in 1889 by an Act of the Legislature of British Columbia (52 Victoria, c. 35). This company was authorized to operate a railway "from the outlet of Kootenay Lake, in British Columbia, through the Selkirk Range of mountains, to a point on the Columbia River as near as practicable to the junction of the Kootenay with the Columbia River". As well, the company was authorized to "acquire, build, equip and maintain a line of steamers and other vessels, for the purpose of carrying freight and passengers to and from that point on Kootenay River where the southern boundary of British Columbia intersects the said river, thence down the said river to Kootenay Lake, and through and throughout the said lake and its navigable tributaries" (S. 9). The works of this company as described in its Act of incorporation were then declared by Act of Parliament (1890 53 Victoria, c. 87) to be works for the general advantage of Canada. By Order-in-Council P.C. 1997, August 20, 1890, the lease of the company's

la suite de plaintes formulées par diverses parties intéressées, le Comité a étudié la question de savoir s'il avait juridiction relativement à l'abandon d'exploitation, et, après avoir, en premier lieu, considéré qu'il n'avait pas juridiction, a conclu, après réexamen, qu'il avait juridiction. Le Comité a rendu sa décision sans tenir d'audition orale; il s'est fondé uniquement sur une preuve documentaire. Le Comité a jugé qu'en vertu des articles 106 et 252 et suivants de la *Loi sur les chemins de fer*, CP n'avait pas le droit d'abandonner l'exploitation du service de barges porte-wagons sans obtenir l'approbation de la Commission et par conséquent, avait l'obligation, aux termes de la Loi, de maintenir ledit service. Exerçant les pouvoirs donnés à la Commission en vertu de l'article 45 de la *Loi nationale sur les transports* d'ordonner que les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* soient observées, le Comité a ordonné à CP de rétablir et de reprendre le service.

En appel, la question de la juridiction se résume à savoir si l'exploitation d'un service de barges porte-wagons équivaut à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer.

Les conclusions de fait auxquelles est parvenu le Comité relativement à l'origine et à l'exploitation du service de barges porte-wagons sur le lac Kootenay sont reproduites dans les extraits suivants de la décision:

De nombreuses lignes de chemin de fer de Canadien Pacifique Limitée, en Colombie-Britannique, sont formées de lignes moins importantes que d'autres sociétés lui ont louées pour 99 ou 999 ans.

L'une de ces lignes moins importantes était exploitée par Columbia and Kootenay Railway and Navigation Company, société constituée en 1889 en vertu d'une loi de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique (52 Victoria, chap. 35). Cette société était autorisée à exploiter un chemin de fer «qui partait du dégorgeoir du lac Kootenay, en Colombie-Britannique, et traversait la chaîne de montagnes Selkirk jusqu'à un point du fleuve Columbia le plus près possible de son confluent avec la rivière Kootenay». Elle était également autorisée à «acquérir, construire, équiper et entretenir des bateaux à vapeur et d'autres navires en vue de transporter du fret et des passagers à destination et en provenance du point, sur la rivière Kootenay, où la frontière sud de la Colombie-Britannique coupe ledit fleuve de là vers le lac Kootenay, sur ledit lac et ses affluents navigables» (traduction) (article 9). Les ouvrages de cette société, décrit dans sa loi de constitution, furent alors déclarés, en vertu d'une loi du Parlement (1890, 53 Victoria, chap. 87), comme ouvrages à l'avantage général du Canada. Par le décret P.C. 1997, rendu le 20 août 1890, le gouverne-

works to CPR for 999 years was approved by the Government of Canada.

The Kootenay and Arrowhead Railway Company was incorporated in 1901 by Act of Parliament (1 Edw. VII, c. 70), which Act authorized the company to build a railway from Lardeau to Duncan and then to Arrowhead. The only portion which was finally completed was between Lardeau and Gerrard. In 1903, the company leased its properties to CPR for a term of 999 years from August 15, 1901. This lease was approved by Order-in-Council P.C. 1056, June 29, 1903.

The line from Kaslo to Sandon was built by the Kaslo and Slocan Railway Company, which was incorporated in 1892 by an Act of the Legislature of British Columbia (55 Victoria, c. 52). In 1917, the works of the company were declared to be for the general advantage of Canada by an Act of Parliament (7-8 Geo. V, c. 54). The properties of the company were later leased to CPR, and such lease was approved by Order-in-Council P.C. 1486, May 5, 1921.

The line from Procter to Nelson was built by the British Columbia Southern Railway Company whose line between the eastern boundary of the Province and Nelson was leased to CPR in 1898. The lease was approved by Order-in-Council P.C. 2007, August 18, 1898, in perpetuity.

It is this network of lines which led to and from Kootenay Lake to connect with the Kootenay Lake barge operation with which we are presently concerned in this decision.

It appears that the first steamer service to operate on Kootenay Lake came into being upon completion of the Lardeau to Gerrard line. This service was operated from Lardeau down Kootenay Lake to various points along the lake, including Kaslo and Procter. CPR, by virtue of the fact that it acquired in its lease all the rights and obligations of the Columbia and Kootenay Railway and Navigation Company, acquired the right to operate a barge service on Kootenay Lake. By July 31, 1975, CPR was operating solely a barge service on Kootenay Lake. The extent of this service originally was that it made it possible to load railway cars onto CPR barges at each of the stops on the lake and transport them to other locations on the lake where they could be unloaded from the barges and sent on to their final points of destination. With the abandonment of the lines from Lardeau to Gerrard and from Kaslo to Roseberry, by July 1975 the railway cars, once unloaded from the barge, were themselves unloaded and remained at the site until reloaded and ready for a barge trip to other points on the lake.

Effective July 31, 1975, CPR abandoned the operation of its barge service between Procter, Kaslo and Lardeau, on Kootenay Lake, B.C.

The barges were first operated to connect various towns situated on Kootenay Lake and the line of railway which ran out of these towns. These barges were an integral part of CPR's undertaking in this area, and as such formed an integral part of CPR's railway system. The barges were built uniquely to accommodate rail traffic. There are rails on each barge which link up with rails on the wharves of each point of origin and of destination, thereby enabling railway cars to be transported

ment du Canada approuvait la location des ouvrages de la société à CP pour 999 ans.

Kootenay and Arrowhead Railway Company fut constituée en 1901 en vertu d'une loi du Parlement (1 Ed. VII, chapitre 70) qui l'autorisait à construire un chemin de fer de Lardeau à Duncan et de là jusqu'à Arrowhead. Seul le tronçon situé entre Lardeau et Gerrard fut finalement complété. En 1903, la société loua ses propriétés à CP pour une période de 999 ans commençant le 15 août 1901. Le bail fut approuvé par le décret P.C. 1056 du 29 juin 1903.

La ligne de chemin de fer reliant Kaslo à Sandon fut construite par Kaslo and Slocan Railway Company, constituée en 1892 après une loi de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique (55 Victoria, chap. 52). En 1917, en vertu d'une loi du Parlement (7-8 Geo. V, chap. 54), les ouvrages de la société furent déclarés comme étant à l'avantage général du Canada. Ils furent plus tard loués à CP et le bail, approuvé par le décret P.C. 1486 du 5 mai 1921.

Le tronçon allant de Procter à Nelson fut construit par British Columbia Southern Railway Company qui loua à CP la partie située entre la frontière est de la province et Nelson, en 1898. Le bail fut approuvé par le décret P.C. 2007 du 18 août 1898 et vaut à perpétuité.

C'est de ce réseau de lignes de chemin de fer en provenance et à destination du lac Kootenay et relié à l'exploitation de barges porte-wagons du lac Kootenay, qu'il est question dans la présente décision.

Il semble que le premier service de bateaux à vapeur en exploitation sur le lac Kootenay fut inauguré lorsque la construction du chemin de fer entre Lardeau et Gerrard fut complétée. Ce service reliait Lardeau à différents points situés à l'autre bout du lac Kootenay, y compris Kaslo et Procter. Le bail de CP lui conférait tous les droits et toutes les obligations de la Columbia and Kootenay Railway and Navigation Company, notamment celui d'exploiter un service de barges sur le lac Kootenay. Le 31 juillet 1975, CP n'exploitait qu'un service de barges sur le lac Kootenay. Ce service avait d'abord pour but de prendre des wagons de chemin de fer à chacune des escales, le long du lac, de les transporter vers d'autres endroits situés en bordure du lac où ils pourraient être retirés des barges et envoyés vers leur destination finale. Après l'abandon des lignes situées entre Lardeau et Gerrard et entre Kaslo et Roseberry, en juillet 1975, une fois les wagons retirés des barges, ils étaient eux-mêmes déchargés et demeuraient sur place jusqu'à ce qu'on les recharge en vue de les acheminer vers d'autres points sur le lac.

Le 31 juillet 1975, CP a abandonné l'exploitation de son service de barges entre Procter, Kaslo et Lardeau, sur le lac Kootenay, en Colombie-Britannique.

Le service de barges fut d'abord exploité afin de relier diverses villes situées le long du lac Kootenay et les voies ferrées qui y ont leur point de départ. Ce service faisait partie intégrante de l'entreprise de CP dans cette région et, à ce titre, était un élément indissociable de son réseau ferroviaire. Les barges furent construites uniquement pour le transport des wagons. Chacune est munie de rails que l'on relie à ceux des quais des endroits où l'on prend ou laisse des wagons, ce qui

from one point on Kootenay Lake to another without themselves being loaded and unloaded.

The barges were never a separate operation from the operation of the railway lines which serve the Kootenay Lake area. They were built with actual rails on them so as to be able to connect directly with the lines of railway at Procter, Kaslo and Lardeau. Without the barges, there would have been no connected and continuous railway system to serve these areas. They were operated, as mentioned above, in place of a railway line along the shore because it was considered to be a more efficient method of transporting rail traffic from one town on the lake to another town on the lake. . . .

The rail barges were towed by Kootenay Lake Towing Ltd. A letter dated December 10, 1975 from this company to the Committee describes the operation of the barges in part as follows:

On the Kootenay Lake operation, locomotive engines were transported at one time, but it was found to be more economical for the locomotive engine to load the barge at Procter. In Kaslo and Lardeau, a specially designed rubber tired machine pulls the cars to their destination thus saving the rail company the expense of transporting locomotive engine, cabooses, train crews, etc., which in turn leaves more room for cars of revenue on the barges.

CP does not challenge this account of the facts concerning the origin and operation of the rail barge service.

The Committee held, first, that the rail barge service was an integral part of CP's railway system or undertaking, and as such fell within federal legislative jurisdiction. It held further that the rail barge came within the definition of "railway" in section 2 of the *Railway Act*, which reads as follows:

"railway" means any railway that the company has authority to construct or operate, and includes all branches, extensions, sidings, stations, depots, wharfs, rolling stock, equipment, stores, property real or personal and works connected therewith, and also any railway bridge, tunnel or other structure that the company is authorized to construct; and, except where the context is inapplicable, includes street railway and tramway.

The Committee's reasoning on this point is reflected in the following passages of its decision:

permet de transporter ces derniers d'un point à un autre, sur le lac Kootenay, sans devoir les décharger et les recharger.

Le service de barges n'a jamais été dissocié de l'exploitation des lignes de chemin de fer qui desservent la région du lac Kootenay. On a muni ces barges de rails de manière à pouvoir les abouter aux voies ferrées en place à Procter, Kaslo et Lardeau. Sans elles, ces régions n'auraient pas bénéficié d'un réseau ferroviaire continu. En fait, comme nous l'avons mentionné plus haut, on avait opté pour les barges, au lieu d'une ligne de chemin de fer longeant la rive, parce qu'on croyait ce moyen plus efficace pour acheminer le trafic ferroviaire d'une ville à l'autre, en bordure du lac. . . .

Les barges porte-wagons étaient remorquées par Kootenay Lake Towing Ltd. Cette compagnie a fait parvenir au Comité une lettre, en date du 10 décembre 1975, dans laquelle elle décrit l'exploitation des barges. Cette lettre se lit en partie comme suit:

[TRANSDUCTION] Il y a un certain temps, le service assuré sur le lac Kootenay transportait les locomotives; mais on a découvert qu'il était plus rentable que la locomotive charge à bord de la barge à Procter. A Kaslo et Lardeau, un véhicule spécial muni de pneus en caoutchouc tire les wagons jusqu'à leur point de destination ce qui évite à la société ferroviaire les frais de transport des locomotives, des wagons de queue, du personnel de service, etc., ce qui en retour permet d'accueillir sur les barges un plus grand nombre de wagons commerciaux.

CP ne conteste pas ce compte rendu des faits portant sur l'origine et l'exploitation du service de barges porte-wagons.

Le Comité a conclu, en premier lieu, que le service de barges porte-wagons faisait partie du réseau ferroviaire ou de l'entreprise de CP et, qu'à ce titre, il relève de la compétence législative fédérale. Le Comité a en outre conclu que le service de barges porte-wagons était compris dans la définition de «chemin de fer» donnée à l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui se lit comme suit:

«chemin de fer» ou «voie ferrée» signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter, et comprend tous les embranchements et prolongements, toutes les voies de garage et d'évitement, toutes les gares et stations, tous les dépôts et quais, tout le matériel roulant, tout l'équipement, toutes les fournitures, tous les biens meubles ou immeubles, et tous les ouvrages qui en dépendent, et aussi tout pont de chemin de fer, tout tunnel ou toute autre construction que la compagnie est autorisée à ériger; et, sauf lorsque le contexte ne le permet pas, comprend le chemin de fer urbain et le tramway.

On retrouve les motifs du Comité sur ce point dans les extraits suivants de sa décision:

... the barge operation forms part of the railway system and, as such, falls within the scope of the definition of "railway" found at Section 2 of the Railway Act. Although the definition does not mention the word "barges" or any other word related to transport by water, it does include all "equipment" and all "property real or personal and works connected therewith". It cannot be disputed that the rails of the company are part of the company's equipment and part of its property, and there is no reason to say that rails found on a barge are any different in nature from those found on the ground. Consequently, the barge upon which the rails are located forms part of the "works connected therewith".

There can, therefore, be no doubt, in the Committee's opinion, that the operation of the barges by CPR, such barges being an integral link in the railway system, must fall within the scope of the definition of "railway" found at Section 2 of the Railway Act. It might be different if there were no rails on the barge and the goods were unloaded from the railway cars to be transported across the lake, but this particular system of barge transport with connecting rails on each shore is in effect only a moveable railway bridge which moves rail traffic over water to connect with railway lines on the other side.

Finally, the Committee held that the rail barge service constituted a branch line of railway. Its reasoning on this point is reflected in the following passage of its decision:

Having decided that a barge service falls within the definition of railway, there is no problem in concluding that as such it can be a branch line, and in the present case, the barge service between Procter, Kaslo and Lardeau (including the railway track located at Kaslo and Lardeau) is just that. It is a feeder line which feeds CPR's railway line south of Procter, B.C.

CP does not challenge the Committee's holding that the rail barge service forms an integral part of CP's railway system or undertaking, and as such falls within federal legislative jurisdiction. CP contends, however, that this conclusion is not enough by itself to bring the rail barge service within the abandonment provisions of the *Railway Act*. I agree with this contention.

CP concedes that the definition of "railway" in section 2 of the *Railway Act* may be broad enough on its face to include the rail barge, but it contends that when one looks at the *Railway Act* as a whole, as well as the federal legislation respecting the regulation of vessels and transport by water, it is clear that it could not have been contemplated

... le service de barges fait partie du réseau ferroviaire et, à ce titre, en fait partie et comme tel il est compris dans la définition de «chemin de fer» donnée à l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer. Dans cette définition, on ne retrouve pas le mot «barges» ou tout autre terme se rapportant au transport par eau, mais on peut y lire tout «l'équipement» et tous «les biens meubles ou immeubles, et tous les ouvrages qui en dépendent». On ne peut nier le fait que les voies ferrées d'une société ferroviaire font partie de son équipement et de ses biens meubles et immeubles et nous n'avons aucune raison d'affirmer que les voies ferrées installées sur une barge diffèrent de celles qui reposent sur la terre. Aussi, les barges sur lesquelles se trouvent les voies ferrées font partie des «ouvrages qui en dépendent».

Il n'y a donc aucun doute dans l'esprit des membres du Comité que le service de barges de CP, qui constitue le véritable chaînon de son réseau ferroviaire, doit tomber sous la définition de «chemin de fer» énoncée à l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer. Il en serait peut-être autrement s'il n'y avait pas de rails sur les barges et que les marchandises étaient déchargées des wagons pour être transportées de l'autre côté du lac, mais ce réseau particulier de transport par barges munies de rails n'est en fait qu'un pont ferroviaire mobile qui achemine le trafic ferroviaire sur l'eau et relie les lignes de chemin de fer de chaque rive.

Le comité a finalement conclu que le service de barges porte-wagons constituait un embranchement de chemin de fer. L'extrait suivant de la décision du Comité reflète les motifs de ce dernier sur ce point:

Après avoir établi que la définition de chemin de fer s'applique au service de barges, nous pouvons facilement conclure que ce service peut, à ce titre, constituer un embranchement; c'est précisément le cas, dans l'affaire qui nous occupe, du service de barges reliant Procter, Kaslo et Lardeau (y compris la voie ferrée située à Kaslo et Lardeau): il s'agit d'une ligne de dérivation reliant la ligne de chemin de fer de CP au sud de Procter (C.-B.).

CP ne conteste pas la conclusion du Comité selon laquelle le service de barges porte-wagons fait partie intégrante du réseau ferroviaire ou de l'entreprise de CP et qu'à ce titre, il relève de la compétence législative fédérale. CP allègue, cependant, que cette conclusion ne suffit pas, par elle-même, à faire tomber dans le cadre des dispositions d'abandon prévues dans la *Loi sur les chemins de fer* le service de barges porte-wagons. Je suis d'accord avec cette prétention.

CP admet que la définition de «chemin de fer» donnée à l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* peut être assez large pour englober, à première vue, les barges porte-wagons mais prétend, par ailleurs, que lorsque l'on considère la *Loi sur les chemins de fer* dans son ensemble, de même que les lois fédérales qui ont trait à la réglementation

that the rail barge service should be considered a line of railway subject to the provisions of the *Railway Act* respecting abandonment. Reference was made to sections 107 and following of the Act to show that the scheme of the Act contemplates fixed lines the location of which can be shown on a plan, profile and book of reference. It was argued that these provisions concerning construction and commencement of operations could not be applied to a rail barge service. Since the Act does not provide for approval of the establishment and commencement of such a service, it is not logical, runs the argument, to conclude that it could be concerned with its abandonment.

CP emphasized the distinction between rail transport and water transport, which is reflected in certain provisions of the *Railway Act* and in the existence of the *Transport Act*, providing for the regulation of water transport, as well as the provisions of the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 1970, c. S-9, respecting the regulation of vessels. Reference was made particularly to the definitions of "ship" in these two statutes which make specific reference to "barge" and to the definition of "goods" in section 2 of the *Railway Act* which reads as follows:

"goods" include personal property of every description that may be conveyed upon the railway, or upon steam vessels or other vessels connected with the railway.

Finally, reference was made to section 304 of the *Railway Act*, the import of which was considered by the Committee and which reads as follows:

304. The provisions of this Act, in respect of tolls, tariffs and joint tariffs, so far as deemed applicable by the Commission, extend and apply to the traffic carried by any railway company by sea or by inland water, between any ports or places in Canada, if the company owns, charters, uses, maintains or works, or is a party to any arrangement for using, maintaining or working vessels for carrying traffic by sea or by inland water between any such ports or places.

des bateaux et du transport par eau, on voit clairement que l'intention du législateur n'était pas de faire correspondre le service de barges porte-wagons à une ligne de chemin de fer et de l'assujettir aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* relativement à l'abandon. On nous a cité les articles 107 et suivants de la Loi pour démontrer que la Loi vise des lignes fixes, dont le tracé peut être indiqué sur un plan, un profil et un livre de renvoi. Il a été allégué que ces dispositions visant la construction et le début de l'exploitation d'une ligne ne pouvaient s'appliquer à un service de barges porte-wagons. Puisque la Loi ne prévoit pas que la Commission doit donner son approbation à la mise sur pied d'un tel service et au commencement des travaux préliminaires à ce service, il n'est pas logique, aux termes de l'argument, de conclure que la Loi vise son abandon.

CP a souligné les différences existant entre le transport par rail et le transport par eau, différences dont font état certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et que la *Loi sur les transports*, qui régleme le transport par eau, ainsi que les dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, S.R.C. 1970, c. S-9, qui ont trait à la réglementation des bateaux, traduisent. On nous a renvoyé plus précisément à la définition du terme «navire» contenue dans chacune des deux dernières lois, définitions qui font spécifiquement référence à «barge», et à la définition de «marchandises» donnée à l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*:

«marchandises» ou «effets» comprend les biens mobiliers de toute nature qui peuvent être transportés par le chemin de fer, ou par des bateaux à vapeur ou autres navires raccordés au chemin de fer;

Enfin, on nous a renvoyé à l'article 304 de la *Loi sur les chemins de fer* dont le sens a été étudié par le Comité. Cet article se lit comme suit:

304. Les dispositions de la présente loi, relativement aux taxes, tarifs et tarifs communs, en tant que la Commission juge qu'elles peuvent s'appliquer, s'étendent et s'appliquent aux transports effectués par une compagnie de chemin de fer par mer ou sur les eaux intérieures entre des endroits ou des ports du Canada, si la compagnie possède, affrète, emploie, entretient ou met en service des navires, ou est partie à quelque arrangement pour employer, entretenir ou mettre en service des navires pour les transports par mer ou sur les eaux intérieures entre ces ports ou ces endroits.

CP argued that this provision indicated the extent to which the *Railway Act* was intended to apply to the water transport operations of a railway company. I agree with the Committee that one cannot conclude from this provision, which applies to all forms of water transport operated by a railway company, that other provisions of the Act could not have been intended to have any application to a rail barge operation.

The issue remains: is the operation of the rail barge service, although it involves a form of water transport, the operation of a line of railway?

The reasoning of the Committee may be summarized as follows: The rail barge service is an integral part of CP's railway system; the operation of the rail barge service is therefore the operation of a part of the railway system; the operation of this particular part of the railway system may be assimilated to the operation of a part of a railway line. I do not think this reasoning carries far enough. The Act does not prohibit the abandonment, without permission, of any part of a railway system, but the abandonment of the operation of a line of railway. A "line of railway" is not defined in the *Railway Act*, but I take it to be a particular part of a railway system consisting of a length of roadbed and track over which rolling stock is moved. Cf. *Canadian Pacific Ry. Co. v. Attorney-General for British Columbia and Attorney-General for Canada* [1950] A.C. 122 per Lord Reid at page 143.

The heart of the issue, as I see it, is reflected in the following words of the Committee—"this particular system of barge transport with connecting rails on each shore is in effect only a moveable railway bridge which moves rail traffic over water to connect with railway lines on the other side." The rail barge service is undoubtedly a connection between various railway lines in the CP railway system. It is also true to say that the rail barge moves "rail traffic" between these various points—that is, traffic contained in railway cars, capable of being carried over railway lines. But it is necessary to be able to conclude that in its passage from one

CP soutient que cette disposition indique dans quelle mesure la *Loi sur les chemins de fer* devait être appliquée à un service de transport par eau d'une société ferroviaire. Je partage la décision du Comité selon laquelle on ne peut conclure, à la lumière de cette disposition qui s'applique à toute forme de transport par eau exploitée par une société ferroviaire, qu'il n'était pas dans l'intention du législateur d'appliquer d'autres dispositions de la Loi à l'exploitation de barges porte-wagons.

La question litigieuse subsiste: l'exploitation d'un service de barges porte-wagons, malgré le fait que ce service soit une forme de transport par eau, constitue-t-elle l'exploitation d'une ligne de chemin de fer?

Le raisonnement du Comité peut se résumer comme suit: le service de barges porte-wagons fait partie intégrante du réseau ferroviaire de CP; l'exploitation de ce service constitue, par conséquent, l'exploitation d'une partie du réseau ferroviaire; l'exploitation de cette partie précise du réseau ferroviaire peut être assimilée à l'exploitation d'une partie d'une ligne de chemin de fer. A mon avis, ce raisonnement n'est pas assez poussé. La Loi n'interdit pas l'abandon, sans autorisation, d'une partie d'un réseau ferroviaire mais l'abandon de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. L'expression «ligne de chemin de fer» n'est pas définie dans la *Loi sur les chemins de fer*, mais je comprends qu'il s'agit d'une partie précise d'un réseau ferroviaire composée de plates-formes et de voies sur lesquelles circule le matériel roulant. Voir *Le Canadien Pacifique c. Le procureur général de la Colombie-Britannique et le procureur général du Canada* [1950] A.C. 122, lord Reid, à la page 143.

Le cœur du litige, si je comprends bien, est contenu dans l'opinion suivante du Comité: «ce réseau particulier de transport par barges munies de rails n'est en fait qu'un pont ferroviaire mobile qui achemine le trafic ferroviaire sur l'eau et relie les lignes de chemin de fer de chaque rive.» Le service de barges porte-wagons relie, sans aucun doute, les diverses lignes de chemin de fer qui constituent le réseau ferroviaire de CP. De même, il est vrai que les barges porte-wagons transportent le «trafic ferroviaire» entre ces divers points, c'est-à-dire, le trafic contenu dans des wagons et transportables par lignes de chemin de fer. Mais il

point to another on Kootenay Lake the rail barge constitutes a line of railway, and that the operation of the rail barge service constitutes the operation of a line of railway. Undoubtedly there is a sense in which the rail barge service can be said to extend a rail service from Procter to Lardeau and Kaslo, in that it extends the advantages of the carriage of goods in railway cars to and from these points. This may well be the essence of a rail service from the point of view of shipper and consignee—the particular advantages of loading and unloading associated with railway cars, the volume and kind of freight that can be carried by them, the fact that they can move over the CP's main line on the particular terms and conditions of railway freight. But the criterion of the applicable legislative provisions would not appear to be whether or not one is losing what may be broadly described as a rail service, but whether there is the abandonment of the operation of a railway line.

A railway is a mode of conveyance. A vessel is another mode of conveyance. What is really involved in the operation of a railway line is a particular mode of conveyance. In the rail barge service, the mode of conveyance is the barge and not the railway cars. When the barge is acting as the mode of conveyance across Kootenay Lake the railway cars are serving the function of containers. At the terminal points of the voyage of the rail barge the railway cars are moved over track. They are at that point acting as rolling stock and a means of conveyance, but it is in the operations of loading and unloading. The conveyance from one point to another on Kootenay Lake is by means of the rail barge, a vessel engaged in a form of water transport—the transport of railway cars as the containers of freight. The operation of the rail barge service is, therefore, not in my opinion the operation of a line of railway and does not fall within the abandonment provisions of the *Railway Act*. To hold otherwise, would be to conclude that the rail barge service is the operation of a moveable line of railway that by connection from time to time forms part of the CP's main line. Apart

faut pouvoir conclure que d'un point à un autre sur le lac Kootenay, la barge porte-wagons constitue une ligne de chemin de fer et que l'exploitation d'un service de barges porte-wagons correspond à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer. On peut sans aucun doute dire que le service de barges porte-wagons constitue un prolongement du service ferroviaire de Procter à Lardeau et Kaslo en ce sens que le service de barges étend les avantages afférents au transport de marchandises par wagons à ces points. Les avantages particuliers de chargement et de déchargement, le volume et le genre de marchandises transportables par ces wagons, le fait qu'ils puissent rouler sur la ligne principale de CP selon les termes et les conditions précises régissant le trafic ferroviaire, tous ces facteurs peuvent entrer en ligne de compte lorsque la nature même d'un service ferroviaire est considérée du point de vue de l'expéditeur et du réceptionnaire. Mais le critère qui doit servir à déterminer les dispositions législatives applicables n'est pas de savoir s'il est question de perdre ou non un service que l'on peut décrire, de façon assez large, comme étant un service ferroviaire, mais de savoir s'il s'agit de l'abandon de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer.

Un chemin de fer est un mode de transport. Un bateau est un autre mode de transport. Ce que l'exploitation d'une ligne de chemin de fer vise en réalité est un mode particulier de transport. Dans le service des barges porte-wagons, la barge est le mode de transport et non les wagons. Lorsque la barge sert de mode de transport sur le lac Kootenay, les wagons servent alors de conteneurs. Arrivés au point de destination du parcours de la barge porte-wagons, les wagons sont alors raccordés aux voies. Ils font alors fonction de matériel roulant et de moyen de transport mais uniquement du point de vue des opérations de chargement et de déchargement. Le transport d'un point à un autre sur le lac Kootenay se fait par voie de barges porte-wagons, un bateau se livrant à un genre de transport par eau, savoir le transport des wagons servant de conteneurs. Par conséquent, l'exploitation d'un service de barges porte-wagons n'équivaut pas, à mon sens, à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer et ne tombe pas dans le cadre des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* touchant l'abandon. Conclure en sens contraire serait conclure que le service de barges porte-wagons

from the fact that it is the barge and not the railway that is the means of conveyance, there is the practical problem in this conception of identifying the line of railway represented by the barge service. The provisions of the *Railway Act* respecting the approval of location, construction and commencement of operation of railway lines would not appear to contemplate and could not have practical application to a notional line of railway crossing a body of water by means of a vessel between various points.

I come to this conclusion reluctantly because of the long history of the rail barge service as a part of CP's operations and the dependence of the region on it. There may be very sound reasons of policy arising from these circumstances for concluding that the abandonment of the rail barge service should be subject to the requirement of approval by the Commission. But the legislation as presently drawn, viewed in the context of federal legislation generally governing transportation, does not in my opinion permit this extension by judicial construction. Counsel who appeared and argued in support of the Committee's decision laid particular stress on section 21 of the *National Transportation Act* (as well as the similar provision in section 3 of the *Transport Act*) which directs the Commission to perform the functions vested in it under the applicable statutes governing transportation "with the object of coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extraprovincial motor vehicle transport and commodity pipelines". I do not think this provision is of assistance to the Court in the construction of the abandonment provisions of the *Railway Act*. What is in issue here is not how the Commission should exercise its function under those provisions but whether it has such a function in respect of the rail barge service.

Before concluding, reference must be made to an additional basis, quite separate from the aban-

correspond à l'exploitation d'une ligne mobile de chemin de fer qui, reliée de temps à autre à la ligne principale de CP, en ferait partie. Mis à part le fait que c'est la barge et non le chemin de fer qui constitue le moyen de transport, il existe une difficulté pratique qui consiste à identifier la ligne de chemin de fer que représente le service de barges. Les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* relatives à l'approbation du tracé, de la construction et du commencement de l'exploitation de lignes de chemin de fer ne sembleraient pas prévoir une ligne fictive de chemin de fer traversant une étendue d'eau par voie de bateau qui fait la navette entre divers points, et ne pourraient s'appliquer à une telle ligne.

C'est avec réticence que je conclus en ces termes car le service de barges porte-wagons fait partie, depuis longtemps, des exploitations du CP et la région en dépend. Il peut exister de sérieuses raisons de principe nées de ces circonstances étayant la conclusion selon laquelle l'abandon du service de barges porte-wagons devrait être soumis à l'approbation de la Commission. Mais la législation dans sa forme actuelle, considérée dans le contexte de la législation fédérale régissant, de façon générale, les transports, ne nous autorise pas, par interprétation judiciaire, à étendre la portée des dispositions législatives. Les avocats qui ont comparu et plaidé en faveur de la décision du Comité ont insisté plus particulièrement sur l'article 21 de la *Loi nationale sur les transports* (de même que sur la disposition semblable donnée à l'article 3 de la *Loi sur les transports*) qui donne instruction à la Commission d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par les lois pertinentes régissant les transports «en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées». Je ne crois pas à l'utilité de cette disposition lorsqu'il s'agit pour la Cour d'interpréter les dispositions d'abandon prévues dans la *Loi sur les chemins de fer*. La question en l'espèce n'est pas de savoir comment la Commission doit exercer ses fonctions en vertu de ces dispositions mais si elle a de telles fonctions relativement au service de barges porte-wagons.

Avant de conclure, il faut mentionner le moyen additionnel, distinct cependant des dispositions

donment provisions of the *Railway Act*, which the Committee invoked in support of its decision. Citing subsection 262(1) of the *Railway Act*, which requires a railway company to “furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places established for such purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of all traffic offered for carriage upon the railway”, the Committee held that “By virtue of this section, CPR has an obligation to provide accommodation for all traffic offered for carriage upon its lines of railway in the Kootenay Lake area, and this necessarily includes traffic which is offered from Procter to Kaslo or Lardeau.” This reasoning, which was not pressed in argument by those appearing in support of the Committee’s decision, is in my opinion without merit. It construes subsection 262(1) as imposing on a railway company an obligation not only to provide adequate and suitable accommodation for traffic offered at the various points on its line, but an obligation, not supported by the language of the subsection, to extend its rail service beyond the end of its line.

For the foregoing reasons I am of the opinion that the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission was without jurisdiction to order CP to reinstate and resume the rail barge service on Kootenay Lake, and that accordingly the appeal should be allowed.

* * *

PRATTE J. concurred.

* * *

RYAN J. concurred.

d’abandon prévues dans la *Loi sur les chemins de fer*, que le Comité a invoqué à l’appui de sa décision. Citant le paragraphe 262(1) de la *Loi sur les chemins de fer*, qui oblige la société ferroviaire à «fournir, au point de départ de son chemin de fer et au point de raccordement de son chemin de fer avec d’autres, et à tous les points d’arrêt établis à cette fin, des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés à la compagnie pour être transportés sur son chemin de fer», le Comité a conclu que «Cet article oblige CP à fournir les installations nécessaires au transport de toutes les marchandises qu’on lui offre pour transport sur ses lignes de chemin de fer dans la région du lac Kootenay, et cela comprend nécessairement celles qui proviennent de Procter, Kaslo et Lardeau.» Ces motifs, sur lesquels n’ont pas insisté les avocats comparaisant pour appuyer la décision du Comité, n’ont, à mon avis, aucune valeur. Aux termes de ces motifs, il faudrait interpréter le paragraphe 262(1) comme imposant à la société ferroviaire l’obligation non seulement de fournir des installations suffisantes et convenables au transport des marchandises présentées aux divers points situés sur sa ligne, mais l’obligation, non visée par le langage du paragraphe, d’étendre son service ferroviaire au-delà de l’extrémité de sa ligne.

Pour ces motifs, je suis d’avis que le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports n’avait pas juridiction pour ordonner à CP de rétablir et de reprendre le service de barges porte-wagons sur le lac Kootenay et que, par conséquent, l’appel doit être accueilli.

* * *

h

LE JUGE PRATTE y a souscrit.

* * *

LE JUGE RYAN y a souscrit.