

en 1963. J'espère que dans la présente refonte de la *Loi sur les chemins de fer* le gouvernement jugera bon d'insérer dans son projet de loi un article relatif au problème suivant. Il s'agit de nantir la Commission des transports de l'autorité et de la responsabilité requises pour stipuler les conditions d'abandon de toute voie ferrée. Mes remarques découlent de ce qui s'est passé depuis quelques années dans ma circonscription et dans plusieurs autres circonscriptions adjacentes.

La Commission MacPherson a prévu l'abandon de 8,000 milles d'embranchements non rentables au Canada. Le manque de clients indique que ces lignes ne sont plus requises. Elles répondaient à un pressant besoin à l'époque des véhicules hippomobiles d'il y a 50 ans, mais elles ne sauraient plus concurrencer le transport motorisé moderne, ni pour le service-voyageurs ni pour les marchandises, sur de courtes distances. Il faut les abandonner pour des raisons économiques. Cependant, par l'entremise de la Commission des transports, le gouvernement devrait accepter la responsabilité des modalités d'un tel abandon.

Nombre d'intérêts sont en cause. Il y a le déplacement de la main-d'œuvre. Il faut trouver de nouveaux emplois. Les affaires sont désorganisées. Des placements liés au rail sont parfois compromis. Les points de livraison des produits agricoles sont éliminés, et des problèmes se posent concernant la remise en état de l'emprise abandonnée.

C'est cet aspect du problème qui m'inquiète ce soir. L'abandon d'une ligne peut être effectué comme une transition bien réglée si cela se fait de façon ordonnée. Si la transition a lieu sans plan, sans contrôle, elle peut devenir une expérience fort désagréable pour nombre de personnes en cause.

A titre d'exemple d'un abandon effectué sans plan et sans contrôle, je signale les suites de l'abandon, en 1960, de l'embranchement de Courtright du *New York Central*, qui s'étend vers l'ouest, à partir de St. Thomas, et traverse les comtés de Lambton, de Middlesex et d'Elgin. Le service de chemin de fer a presque disparu de cette ligne. Les entreprises commerciales ont été peu dérangées, mais l'abandon de la voie ferrée a causé des problèmes graves et fort irritants. Les rails, les traverses et tous les ponceaux utiles qui restaient ont été arrachés, laissant un fouillis désagréable à voir. Les clôtures, négligées depuis des années en attendant l'abandon de la ligne, ont été laissées dans un état déplorable. Je suppose qu'on ne peut blâmer une compagnie de chemin de fer de ne pas entretenir en bon état une ligne qu'elle a l'intention d'abandonner.

Monsieur l'Orateur, puis-je déclarer qu'il est dix heures?

L'hon. M. Pickersgill: Le député semble avoir un discours très bref; je me demande s'il ne devrait pas essayer de le consigner dans une seule livraison du hansard?

M. Thomas: Si la Chambre y consent, je suis prêt à poursuivre mon exposé.

L'hon. M. Pickersgill: Ce côté-ci de la Chambre y consent.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consent-elle à l'unanimité à permettre au député de continuer?

L'hon. M. Churchill: Dix heures.

Une voix: Non.

(A dix heures, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)