

de l'autre. Cela permettrait aussi aux cultivateurs de faire le meilleur usage possible de l'emprise, de régulariser le système de drainage et d'éliminer les mauvaises herbes.

On devrait disposer des grandes étendues de terrain, comme celles qui se trouvent à l'intérieur des limites des villes, en tenant compte des intérêts du public et après avoir consulté les municipalités intéressées.

On propose que, lorsque la Commission des transports fait droit à une demande d'abandon de ligne ferroviaire, on devrait accorder un délai au cours duquel un conseil de planification représentatif, comme celui dont on propose l'établissement, pourrait établir un plan en vue de cet abandon. Ce programme pourrait renfermer une disposition relative au règlement des différends par un conseil d'arbitrage. On pourrait recourir, lorsqu'il y aurait moyen, aux services des conseils de planification municipaux et provinciaux. Il y aurait lieu également de consulter les autorités de la conservation aux divers paliers du gouvernement. Les lignes ferroviaires qui ne sont plus d'aucune utilité ont bien servi les gens de leur époque. Je ne vois pas de raison pour qu'on les abandonne à l'heure actuelle en laissant dans leur sillage des villes fantômes et des ruines financières qui font tache à la surface du pays.

J'exhorte les honorables députés et le gouvernement à prendre ce bill en considération.

M. J. J. Greene (Renfrew-Sud): Monsieur l'Orateur, puis-je, pour commencer, féliciter le parrain du bill dont nous sommes saisis? J'estime que c'est là une mesure législative des plus utiles. Les compagnies de chemin de fer, ainsi que le Parlement qui les encourage à ces abandons, semblent oublier parfois l'histoire de nos voies ferrées. En songeant au problème des abandons, dans ce domaine, n'oublions pas que les compagnies mêmes qui aujourd'hui s'efforcent par tous les moyens d'abandonner des lignes ferroviaires pour des motifs purement économiques, sans le moindre souci des répercussions sociales dans les régions intéressées, que ces compagnies, dis-je, ont autrefois mis tout autant d'ardeur à solliciter du gouvernement fédéral le monopole de l'exploitation.

La Chambre sait, sans aucun doute, qu'on a accordé aux compagnies de chemin de fer un privilège qui appartenait, de fait, au peuple canadien: celui d'un monopole excluant toute concurrence dans bien des régions en cause. Je ne veux pas entacher de politique nos débats, car nous avons été saturés de politacillerie à la Chambre depuis l'ouverture de la 26^e législature; mais personne n'ignore que certaines compagnies de chemins de fer ont bénéficié de droits de propriété et

d'exploitation minière et minérale considérables, tous droits appartenant au peuple canadien, mais qu'on a donnés aux compagnies qui se chargeaient de construire les voies ferrées. N'oublions donc pas que les compagnies en question ont sollicité du peuple du Canada ces monopoles exclusifs et qu'elles en ont retiré pendant de très longues années d'innombrables bénéfices. Il est étrange qu'au cours des années de vaches grasses, les chemins de fer ne nous aient pas parlé de leurs profits; aujourd'hui que ce sont des années de vaches maigres, parfois même étiques, les compagnies en appellent au peuple du Canada, par l'intermédiaire de la Commission des transports; elles essaient maintenant de se débarrasser au plus tôt de ces mêmes responsabilités qu'elles avaient réclamées à grands cris.

J'ai entendu certains des témoignages recueillis par la Commission des transports. Il va sans dire que les répercussions de l'abandon de lignes, sur la vie sociale et économique des diverses régions, est le cadet des soucis des compagnies de chemin de fer. Elles soutiendront bientôt que ces conséquences n'ont rien à voir à l'affaire. Dans ma propre circonscription, à l'extrémité ouest de la grande circonscription de Renfrew-Sud, se trouvait autrefois une région forestière très prospère. Récemment, cette prospérité a pâti de l'éclaircissement des forêts; en conséquence, les compagnies de chemin de fer n'ont pas réalisé autant de bénéfices qu'elles l'espéraient. Elles ont réussi, au cours des dernières années, à abandonner plusieurs des lignes ferroviaires de cette région et s'efforcent aujourd'hui d'agir de même pour la dernière de ces voies ferrées, qui relie la capitale du Canada à l'une des étendues qui constituent les plus belles de nos ressources naturelles, je veux dire au parc Algonquin.

Les compagnies de chemin de fer projettent de démanteler la ligne entre Barrys Bay et Whitney; cela couperait la dernière voie qui mène de la capitale nationale à ce morceau de notre patrimoine. Leur seul motif c'est qu'elles ne font pas assez d'argent. J'estime que les chemins de fer, vastes entreprises à but exclusivement lucratif, sans aucun souci du public, sont prêts, tout comme d'ailleurs nombre de sociétés privées, à faire n'importe quoi pour atteindre leurs objectifs. Nous avons vu le cas lamentable d'une compagnie consentant à exploiter pendant un an, à titre d'essai, une ligne ferroviaire, quitte à l'abandonner en cas d'échec.

Les municipalités qui s'étaient opposées à l'abandon de la ligne avaient fait confiance à la compagnie, pensant qu'en fait, elle allait refourbir son matériel, donner un meilleur