

entreprise qui a reçu des Canadiens un monopole et qui en a retiré tout ce qu'il était possible d'en extraire quand les choses allaient bien, n'a pas le droit d'abandonner l'exploitation d'une ligne, au grand dam des gens de la localité, sans les dédommager amplement.

Le parrain du bill a fait un pas dans cette direction et, je le répète, il faut l'en féliciter chaleureusement.

Encore des paroles très aimables.

Mais va-t-il assez loin? En écoutant son discours, si bien présenté et documenté...

De nouveau très élogieux.

... je me suis posé une question: Ne serait-il pas dans l'intérêt de la population de ces régions et plus régulier, étant donné que les chemins de fer ont utilisé ces lignes prises pour la plupart à même le domaine public, que la compagnie de chemin de fer qui abandonne une ligne soit obligée de remettre l'emprise au domaine public? Combien de demandes d'abandon de lignes recevrait-on si l'on disait aux compagnies de chemins de fer: C'est très bien. Vous pouvez abandonner la ligne si c'est dans l'intérêt public de la localité mais, en pareil cas, toute propriété...

Le député de Rosedale (M. Macdonald) avait également participé au débat en 1963. Il s'était opposé au projet de loi alors à l'étude, sous prétexte qu'il outrepassait les pouvoirs du Parlement, que les droits de propriété relevaient de droit d'une province et que si le Parlement du Canada décidant de disposer d'une propriété appartenant à une société de chemin de fer ou en ordonnait la cession, après l'enlèvement des voies ferrées et l'arrêt du service, il aurait tort, car la propriété revient au premier propriétaire et elle est détenue comme un bien ordinaire. En somme, en ordonnant la disposition de cette terre, le gouvernement fédéral outrepasserait ses pouvoirs.

La question n'a pas alors été tranchée. Le point de droit demeure encore controversé. Des arguments pour et contre avaient été invoqués et je voudrais consigner à nouveau au compte rendu certaines observations du député de Rosedale, que l'on trouve au harsard du 25 octobre 1963 à la page 4251. Ayant exposé la ligne de conduite du gouvernement fédéral dans cette affaire, il avait ajouté:

Je ne trouve nullement à redire à l'inquiétude exprimée par l'honorable représentant de Middlesex-Ouest (M. Thomas) à propos du fait que l'on a peut-être créé une zone de terrains vagues du point de vue industriel; je ne m'oppose pas non plus à ce qu'a dit l'honorable représentant de Renfrew-Sud (M. Greene) à savoir que cette compagnie en particulier ne devrait pas, sans qu'il lui en coûte, cesser simplement d'exploiter la ligne et la laisser rouiller sur place. Mais voici où je voulais en venir: ce sont les autorités locales de planification qui devraient en décider. Cette question devrait relever des gens de la localité qui décident à quelles fins serviront les terrains de l'endroit.

Cette recommandation est conforme à celle que j'ai faite et selon laquelle, pour chaque ligne abandonnée, il y aurait lieu d'établir une commission de planification de l'abandon, chargée de prévoir les conditions en vertu desquelles l'abandon pourrait s'effectuer.

Cela revient à dire que ce sont les autorités locales qui devraient en décider, vu qu'il s'agit d'un terrain situé dans cette localité. Personne ne devrait être contraint de venir à Ottawa. Personne ne devrait être obligé de dépenser de l'argent pour venir expliquer à la Commission des transports à quoi servira le terrain.

• (4.40 p.m.)

Du point de vue juridique, il est facile de comprendre pourquoi d'après la raison que j'ai donnée. On a déjà des décisions rendues par le comité judiciaire du Conseil privé à l'égard du droit de propriété des terres considérées comme étant utiles au Canada en général. On a une déclaration explicite de la Commission des transports, une déclaration juridique dont on pouvait interjeter appel mais qui n'a fait l'objet d'aucun appel, selon laquelle le terrain ne fait plus partie en fait de l'exploitation du chemin de fer.

Plus loin, à la page suivante, il poursuit en ces termes:

La question n'est pas tant de savoir s'il y a lieu de prendre des mesures à l'égard de ce problème quand l'enlèvement de voies ferrées laisse des terrains vagues dans une localité. Je conviens que là n'est pas la question, il s'agit de savoir qui doit le faire.

A présent que nous étudions des amendements à la loi sur les chemins de fer en général, je dirai que c'est une belle occasion d'y ajouter des dispositions concernant ces droits de passage abandonnés et autres choses dont il faut tenir compte lors de l'abandon d'un embranchement.

Nous avons acclamé la loi sur la remise en valeur et l'aménagement des terres agricoles visant à la création d'unités agricoles économiques, comme étant un bon programme de conservation. Nous devrions en appliquer certains principes à la remise en valeur des terres agricoles touchées par l'abandon des voies ferrées. Nous devrions, par l'entremise de la Commission des transports, prévoir les mesures grâce auxquelles les installations ferroviaires abandonnées ne deviennent pas un ennui, une source de dommages ou une menace pour les collectivités intéressées.

A la page 290 des procès-verbaux de la Cour suprême du Canada pour 1958, l'honorable juge Rand, discutant les droits de propriété prévus par la loi sur les chemins de fer, en décrit ainsi l'article 198:

Le Parlement a créé là un pouvoir extraordinaire qu'à titre de créateur il pourrait modifier dans toute la mesure ou de toute façon qu'il pourrait juger appropriée.