

*Central* en 1960, ligne qui part d'un point à l'ouest de St-Thomas et qui traverse les comtés de Lambton, Middlesex et Elgin. Il n'y avait presque plus de service ferroviaire sur cette ligne. L'abandon du service n'a pas beaucoup nui au commerce, mais l'emprise abandonnée a causé des problèmes graves et irritants. On a enlevé les rails, les traverses et tous les ponceaux utiles, laissant un horrible gâchis. Les clôtures qu'on a négligées depuis quelques années, en attendant l'abandon des lignes en cause, sont dans un état déplorable et nuisent au bétail. La brousse, la bardane, les chardons et un ensemble peu reluisant de toutes les mauvaises herbes connues dans la région ont envahi graduellement l'emprise.

Les chemins de fer causent toujours des ennuis dans les régions agricoles, car ils divisent presque toujours les fermes de façon maladroite. Tant que le chemin de fer est exploité, cet inconvénient est moins pénible parce que les clôtures, les barrières et les passages à niveau sont bien entretenus. Lorsqu'on abandonne l'exploitation d'une ligne, les passages à niveau sont arrachés, les barrières et les clôtures sont laissées dans un état pitoyable et l'emprise devient un terrain propice à la croissance des mauvaises herbes.

L'emprise du *New York Central* a été vendue en bloc à des spéculateurs qui se révèlent très difficiles à rejoindre. L'inspecteur de semences du comté a été incapable cette année d'obtenir le concours des intéressés afin de combattre les mauvaises herbes. L'emprise est devenue une horreur et un danger pour la collectivité.

Pour des détails additionnels sur les vicissitudes et les frustrations subies par les personnes qui habitent le long de cette voie ferrée désaffectée, je renvoie les députés au débat du 9 février 1962. Ces difficultés se perpétuent. Personne ne semble être au courant ni se préoccuper de régler cette situation infecte. Certes les députés ne souhaitent pas une répétition, dans d'autres régions du pays, de cette expérience absolument désagréable. Même si les difficultés de ce cas particulier du *New York Central* ne sont pas reliées aux immobilisations ferroviaires, à l'entreposage des céréales ni à d'autres services connexes de transport au même titre qu'elles le pourraient dans d'autres cas d'abandon, ces problèmes de morcellement de terrain, de clôtures, de drainage et de destruction des mauvaises herbes sont à la fois énervants et inutiles.

Le Parlement a créé un certain nombre de conseils d'orientation pour aider à éviter la confusion et les erreurs dans notre expansion future. Nous avons sûrement raison d'accorder une considération aussi attentive que possible

à une certaine forme de stratégie et de réglementation destinées à faciliter l'aplanissement des difficultés suscitées par l'abandon des lignes ferroviaires.

La loi sur les chemins de fer remplit 203 pages des Statuts révisés du Canada, 1952. Elle avait été adoptée dans sa forme initiale lorsqu'a débuté la construction ferroviaire, et elle était destinée à protéger les prérogatives de tous les intéressés, à la fois dans les conditions de la construction et de l'exploitation. Elle a été modifiée à l'occasion pour s'adapter aux nouvelles circonstances. L'abandon des lignes ferroviaires confère maintenant à une nouvelle modification un caractère de nécessité primordiale.

La loi sur les chemins de fer prévoit une Commission des transports pour en assurer l'application. Cette Commission possède la compétence nécessaire sur tous les aspects de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Elle peut accorder à une société la permission d'abandonner un tronçon ferroviaire, mais elle est liée par une décision juridique (la cause de Cairns Bros., jugée par le commissaire en chef Guthrie le 17 novembre 1936, qui a statué que la Commission ne possédait aucune compétence sur les emprises désaffectées). Ce jugement figure au numéro du 9 février 1962 du *hansard*. Dès qu'une voie ferroviaire est démantelée, la compétence de la Commission sur l'emprise disparaît. La Commission n'a pas le droit d'imposer des conditions pour l'abandon de l'exploitation. Comme quelqu'un l'a déjà dit, le présent bill a pour but de fournir à la Commission des transports du Canada et la compétence et la responsabilité d'établir des conditions préalables à l'abandon d'une ligne ferroviaire.

A mon avis, pour qu'on puisse abandonner une ligne, il faudrait nommer un conseil d'orientation où seraient représentés les divers secteurs touchés par cet abandon. Ce conseil devrait comprendre des représentants de la compagnie de chemin de fer, des syndicats ouvriers, des mouvements agricoles et des municipalités intéressés. Il serait chargé de recommander à la Commission des transports les conditions selon lesquelles l'abandon pourrait être autorisé. Les recommandations du conseil pourraient porter sur la meilleure utilisation possible de l'emprise dans les intérêts du public, la nouvelle affectation des travailleurs en cause et l'indemnité à accorder à l'égard des investissements ferroviaires, ainsi que toutes autres questions d'importance capitale pour le public.

Lorsque l'emprise divise les fermes, elle devrait être remise dans un état lui permettant d'être incorporée aux fermes d'où elle provenait au début. On éliminerait ainsi l'inconvénient des parcelles de fermes séparées l'une