

Le Parlement a créé bon nombre de commissions de planification pour aider à éviter le désastre et les erreurs dans notre développement. Nous avons sûrement raison de mener une étude sérieuse sur les formes d'organisation et de contrôle qui puissent faciliter le processus d'abandon des embranchements.

La loi sur les chemins de fer comprend 203 pages des statuts révisés du Canada de 1952. Adoptée dans sa forme originale lors de la construction des premières voies ferrées, elle avait pour but de protéger les intérêts de toutes les parties intéressées, relativement à la construction et à l'exploitation. Elle a, de temps à autre, subi des modifications pour répondre aux nécessités changeantes. L'abandon des lignes rend maintenant une nouvelle modification absolument nécessaire.

La loi sur les chemins de fer a prévu la constitution d'une Commission des transports, chargée d'appliquer la loi. Cette commission a la haute main dans tous les domaines de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Elle peut accorder à une compagnie le droit d'abandonner l'exploitation d'une ligne, mais se considère comme liée par un jugement rendu le 17 novembre 1936 par le commissaire en chef Guthrie dans l'affaire Cairn Bros. En vertu de ce jugement, les voies abandonnées ne sont pas du ressort de la Commission.

● (4.30 p.m.)

Une fois les lignes ferroviaires enlevées, la compétence de la Commission est finie. La Commission n'a pas le droit d'imposer des conditions pour l'abandon. J'exhorte le Parlement à donner à la Commission des transports ou au nouvel organisme l'autorité et la responsabilité de déterminer les conditions dans lesquelles on peut abandonner une ligne ferroviaire.

A mon sens, une des conditions d'abandon devrait être la nomination d'une commission de planification des abandons pour chaque embranchement abandonné. Cette Commission devrait représenter les divers intérêts en cause. Une commission de ce genre devrait compter parmi ses membres des représentants de la société de chemin de fer, des syndicats, des cultivateurs et des municipalités intéressées. La Commission devrait être chargée de recommander à la Commission des transports les conditions dans lesquelles on pourrait permettre l'abandon. Ses recommandations devraient porter sur les meilleures mesures à prendre quant au droit de passage dans l'intérêt du public, sur les dispositions à l'égard des travailleurs intéressés, sur les indemnités relatives aux investissements qui se rattachent aux chemins de fer, et sur d'autres questions d'intérêt capital pour le public.

[M. Thomas (Middlesex-Ouest).]

Quand le droit de passage divise des terres agricoles, il devrait être retourné, chaque fois que la chose est possible, à la ferme dont on a initialement sacrifié les terres. Cela éliminerait les problèmes que posent les passages à niveau et l'ennui qu'il y a à cultiver des terrains aux formes disparates. L'agriculteur pourrait dans chaque cas regrouper ses lopins autour du droit de passage de la façon la plus avantageuse et contrôler l'écoulement des eaux et la pousse des mauvaises herbes. On devrait disposer des terrains plus grands, comme ceux qui sont situés dans les villes, dans l'intérêt public après consultation avec les municipalités intéressées.

Chaque fois qu'une demande d'abandon est acceptée par la Commission des transports, on devrait prévoir une période d'attente au cours de laquelle une commission de planification des abandons, comme celle que je propose, pourrait dresser un plan directeur. On pourrait prévoir le règlement des différends par l'arbitrage. On pourrait utiliser les services des Commissions de planification municipale et provinciale, quand ils sont disponibles.

Cela est très important. Des Commissions ont été créées aux termes de mesures sur la conservation afin de planifier les régions rurales et on pourrait avoir recours avantageusement à leurs services, de concert avec ceux de la Commission de planification des abandons que j'ai proposée. On pourrait consulter les autorités qui s'occupent de conservation aux divers échelons de gouvernement.

Ces lignes ferroviaires superflues ont bien servi leur époque et leur génération. Il n'y a aucune raison valable de les abandonner aujourd'hui en laissant des villes fantômes, des fortunes détruites et des traces désagréables à travers notre pays. J'espère que le gouvernement recommandera les mesures qui s'imposent dans cette affaire.

Au cours du débat de 1963, le ministre de l'Agriculture (M. Greene) avait formulé certaines remarques au sujet de cette proposition et je cite un extrait des commentaires qu'il avait faits au début de son discours et qui figurent à la page 4038 du Hansard du 25 octobre 1963:

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.

Voilà des paroles très aimables de la part du ministre, et plus loin il poursuit en ces termes:

Les chemins de fer n'ont pas fait le moindre effort, comme les entreprises dans des domaines où s'exerce la concurrence, pour rendre ces lignes rentables en fournissant un bon service. S'ils sont d'avis que la ligne ne rapporte pas sans effort, ils décident de s'en débarrasser, de plier bagages. Peu importe les conséquences qui en résultent pour les localités et pour les gens. J'estime qu'une