

mesure législative présentée au Parlement est du ressort ou non de la Chambre. Tout d'abord, je voudrais attirer l'attention des honorables députés sur l'article n° 12, qui limite et définit en même temps les devoirs et les responsabilités de l'Orateur.

L'Orateur maintient l'ordre et le décorum. Il statue sur les questions d'ordre, sauf appel à la Chambre en cas de débat.

Autrement dit, les pouvoirs et les responsabilités de l'Orateur ne s'étendent qu'aux questions d'ordre et non aux questions d'ordre juridique. Le commentaire 69, alinéa (3) de la quatrième édition de l'ouvrage de M. Beauchesne qui figure à la page 59 le confirme:

L'article 12 du Règlement étant de nature restrictive devrait être interprété dans le sens le plus littéral.

Je citerai aussi un passage de la troisième édition des commentaires de Beauchesne qui figure à la page 825 et a trait à une décision rendue par l'honorable Lewis Wallbridge, Orateur de la Chambre, le 25 juin 1864.

L'honorable M. Howland ayant proposé de présenter une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur général, le priant de recommander au Parlement que le gouvernement verse le solde de certaines dépenses encourues pour appliquer le traité de libre-échange réciproque entre cette province et les États-Unis d'Amérique, en conformité du décret du conseil promulgué le 14 mars 1863, on a objecté que ce serait contraire aux dispositions du 14<sup>e</sup> chapitre des Statuts consolidés du Canada.

L'Orateur a déclaré qu'en conformité des usages du Parlement britannique, il n'était pas tenu de décider d'un point de droit.

Afin d'adapter cette règle un peu mieux à l'usage actuel, je mentionnerai maintenant le commentaire 71, alinéa (5) de la quatrième édition de l'ouvrage de Beauchesne, qui figure à la page 61:

L'Orateur ne rendra pas de décision au sujet d'une question de caractère constitutionnel, ni ne décidera d'un point de droit, même si ceux-ci sont soulevés à l'occasion d'un rappel au Règlement ou d'une question de privilège.

C'est ce que le député a fait en soulevant la question sous forme de rappel au Règlement. Mais, ni le président, ni l'Orateur, ne sont tenus de rendre une décision.

Enfin, je me réfère à une décision plus récente rendue par M. l'Orateur Lemieux, et qui figure dans le hansard du 4 juin 1925, à la page 3860:

Or, le Parlement canadien est supême et s'il adoptait quelque mesure inconstitutionnelle, il appartiendrait aux tribunaux de se prononcer sur la validité de cette loi. Il n'est pas du ressort de l'Orateur de décider—quoiqu'il préside aux délibérations du plus haut tribunal du pays—si un projet de loi est inconstitutionnel...

Voilà les raisons pour lesquelles, étant donné les commentaires que j'ai cités à l'intention de mon honorable ami et que j'ai signalés à la Chambre, je ne puis accepter la validité du rappel au Règlement du député.

[M. l'Orateur suppléant.]

La parole est maintenant au député de Middlesex-Ouest (M. Thomas).

**M. W. H. A. Thomas (Middlesex-Ouest):** Merci, monsieur l'Orateur; cette affaire est plutôt technique. J'ai essayé de résumer mes propos le plus possible, je demande donc à la Chambre de me permettre de suivre mon texte de près.

Le bill C-27 a d'abord été présenté au cours de la session de 1962. On l'a débattu le 9 février de cette année-là comme en font foi les pages 788 à 795 du hansard de ce jour. Comme il arrive souvent dans des mesures d'initiative parlementaire, le temps s'est écoulé avant qu'on puisse prendre une décision.

Le but du présent bill est de conférer à la Commission des transports le pouvoir et la responsabilité d'établir les conditions auxquelles une ligne de chemin de fer peut être abandonnée. Je crois que mes observations répondent d'une manière générale à l'argument qu'a invoqué l'honorable député de Rosedale (M. Macdonald). Je connais bien cet argument et, sans me reporter précisément à ses observations, je pense que ce que je proposerai répondra à son argument.

La commission MacPherson a prévu qu'on abandonnerait 8,000 milles d'embranchements ferroviaires au Canada dont l'exploitation n'est pas rentable. L'absence de clientèle montre que ces lignes ne sont plus nécessaires. Ces embranchements étaient utiles à l'époque des chevaux il y a 50 ans, mais ils ne peuvent plus faire concurrence au transport automobile moderne, soit pour le service-voyageur à faible distance, soit pour le service-marchandises. On doit les abandonner pour des raisons d'économie, mais le gouvernement, par l'entremise de la Commission des transports, devrait accepter de s'intéresser à la façon dont cet abandon se fera.

Il y a plusieurs intérêts en jeu: la main-d'œuvre est déplacée, certaines personnes doivent chercher de nouveaux emplois, le commerce est désorganisé, les placements liés aux exploitations ferroviaires sont parfois mis en danger, des points de livraison agricoles sont supprimés, enfin le réaménagement des emprises présente des problèmes. C'est cela que l'honorable député de Rosedale a mentionné d'une façon particulière. L'abandon peut être envisagé comme une étape de transition pour la collectivité, si l'on procède avec ordre. Si c'est fait sans contrôle, l'abandon des voies peut causer des désagréments aux personnes en cause.

A titre d'exemple d'abandon de ligne ferroviaire réalisé d'une façon désordonnée, j'appellerai votre attention sur ce qui s'est produit après l'abandon de l'embranchement de Courtright du chemin de fer *New York*