

Il me semble qu'en discutant de ce bill, nous devrions être aussi brefs que possible mais certaines choses doivent être dites. Étant originaire de l'Est du pays, il me semble qu'avant d'entrer dans une discussion détaillée du bill, il conviendrait de déclarer qu'il est 10 heures.

Des voix: Bravo!

M. Guay (Saint-Boniface): C'est le meilleur discours que vous ayez jamais prononcé.

M. l'Orateur adjoint: Les députés sont-ils d'accord pour dire qu'il est 10 heures?

Des voix: D'accord.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LES TRANSPORTS—DEMANDE DE MESURES PRÉVOYANT LA PARTICIPATION DE CERTAINES MUNICIPALITÉS AU DÉPLACEMENT DES CHEMINS DE FER

M. Alex B. Patterson (Fraser Valley-Est): Monsieur l'Orateur, le 8 novembre, j'ai posé la question suivante au ministre des Transports (M. Lang):

Étant donné que la formule de partage des frais, qui a été retenue dans la loi sur le déplacement des voies ferrées, met beaucoup de villes et de villages dans l'impossibilité de prendre part à ce programme, le ministre envisage-t-il d'y apporter des modifications pour que des municipalités moins prospères puissent s'organiser pour supprimer des installations gênantes et éliminer les risques d'accidents que représente la présence de voies ferrées dans des secteurs urbains à forte densité?

Cela nous mène à la question du déplacement des lignes ferroviaires dans les régions peuplées du Canada. Si nous revenons en arrière, nous constatons que l'histoire de cette mesure est plutôt longue et pour le moins intéressante. Il y a eu une longue période pendant laquelle le gouvernement a fait des promesses, puis il a beaucoup tardé à tenir ces promesses.

J'attire l'attention des députés sur les débats du 25 mars 1974. J'ai alors posé la question suivante:

Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au ministre d'État chargé des Affaires urbaines? Étant donné qu'au cours de la dernière session, on a demandé au moins à cinq reprises au gouvernement quels étaient ses projets immédiats quant à la présentation d'un projet de loi concernant le déplacement des voies ferrées, étant donné que le discours du trône mentionnait que des dispositions seraient prises à cet effet et, de plus, considérant l'incertitude que crée cette question partout au Canada, notamment dans les régions de Chilliwack et d'Abbotsford, le ministre d'État peut-il dire, aujourd'hui, quand le gouvernement présentera un projet de loi touchant cet important sujet?

Le ministre d'État chargé des Affaires urbaines d'alors, qui est maintenant ministre de la Justice (M. Basford), a répondu:

L'ajournement

... je me suis entretenu avec le maire de Chilliwack et je n'ignore pas l'intérêt que sa municipalité porte aux propositions de déplacement de voies ferrées. Mon collègue, le ministre des Transports, et moi espérons pouvoir faire bientôt une déclaration à ce sujet.

Cela remonte assez loin, mais j'ai aussi participé aux débats de la Chambre le 29 avril 1974 et j'ai alors soulevé la question de la disponibilité de fonds pour le déplacement des voies ferrées dans les petites régions urbaines. J'ai exprimé mes craintes, disant qu'il était impensable que tous les fonds affectés à ce programme puissent être attribués aux régions plus importantes qui étaient probablement plus en mesure de trouver la part des fonds requis pour faire ces travaux.

● (2200)

J'ai soulevé la question auprès de l'ancien ministre d'État chargé des Affaires urbaines le 29 avril 1974, ce à quoi il répondit, comme en fait foi le hansard à la page 1838:

... elle s'appliquerait aux villes de Chilliwack et Abbotsford auxquelles le député a fait allusion, puisque suivant la définition, il s'agit de toute municipalité ayant une population de 1,000 habitants ou plus et ayant le statut juridique de ville, petite ville ou village. Il n'y a donc pas de doute que les centres compris dans la circonscription du député entreraient dans la définition donnée par Statistique Canada. Cependant, son ...

Une fois le programme lancé, on constatait que les deux centres mentionnés étaient incapables de répondre aux exigences de la formule sur les frais, celle-ci était telle que, du fait qu'il s'agissait de petites régions urbaines, elles n'avaient pas les ressources voulues pour payer leur part du programme de déplacement des installations ferroviaires.

J'aimerais signaler à la Chambre une lettre de la ville de Chilliwack au sénateur Ray Perrault datée du 11 février 1976. A l'époque, les discussions et les communications ont été nombreuses pour essayer d'obtenir du gouvernement qu'il fasse davantage. Voici la lettre:

Cher monsieur,

Lors d'une récente réunion du conseil de la ville et du «township» de Chilliwack, on adoptait à l'unanimité une résolution enjoignant les deux conseils de souligner une fois de plus les dangers extrêmes, les inconvénients et les effets dévalorisateurs de fait que la grande ligne du CN coupait la ville en deux.

Notre conseil a déjà fait connaître son avis sur cette question aux gouvernements fédéral et provincial. Notre ville est incapable de réunir les sommes considérables nécessaires pour déplacer la ligne, en dépit des programmes d'aide financière annoncés par le gouvernement fédéral.

Plus loin, on dit:

Ce dont ont besoin les citoyens de notre ville et ce qu'ils exigent de plus en plus, c'est une action énergique, dynamique et originale du gouvernement fédéral pour faire disparaître la menace à leur bien-être.

Il y a également une lettre du maire du township. Il a fallu beaucoup de temps pour mettre en place le programme, monsieur l'Orateur; pourquoi ne pas en faire profiter alors au maximum toutes les régions qui en ont besoin? Lorsque j'ai posé cette question l'autre jour, le ministre a répondu, mais je n'étais pas sûr de ce qu'il avait voulu dire à la fin de sa réponse; je lui ai donc posé la question supplémentaire suivante: