

Emprises de chemins de fer

Il n'y a pas si longtemps, je me suis présenté devant la Commission canadienne des transports qui essayait de déterminer si le Canadien national devrait être autorisé à abandonner sa ligne reliant Toronto à North Bay. J'ai appuyé de tout cœur la proposition visant à abandonner le service de transport des passagers et j'ai même été plus loin en appuyant l'idée d'abandonner complètement toute cette ligne. Le service y est si mauvais que les passagers ont déjà abandonné tout espoir mais tout le monde m'a regardé de travers parce que chacun savait qu'il faut qu'il y ait un transport ferroviaire entre North Bay et Toronto. Lorsque le CN a demandé l'abandon de ce service, il s'est dit que l'État prendrait à sa charge le coût du maintien de cette ligne et que plutôt que d'accepter son abandon il préférerait éponger toutes les pertes et frais d'exploitation. En fait, c'est bien ce qu'il voulait et c'est ce qui est révoltant.

Si le chemin de fer de Kettle Valley est nationalisé et même si on enlève les rails et qu'on transforme le ballast pour y faire circuler des automobiles, je pense que M. Herridge, qui représentait l'une des circonscriptions de Kootenay, serait très surpris de la réaction de ses amis en l'occurrence. Il n'a pas reçu beaucoup d'appui à l'époque où il a proposé la nationalisation dans l'intérêt public.

J'appuie de tout cœur cet argument, car c'est nous qui avons donné les terrains qui ont servi à l'aménagement de ces couloirs de transport et nous avons bien le droit de les reprendre s'ils ne sont pas utilisés de la façon prévue à l'origine. J'aurais cru que certains membres de mon parti n'auraient pas osé aller jusqu'à dire que nous devrions nous approprier les 640 acres de chaque côté de la voie ferrée—certains de mes collègues possèdent peut-être une portion de ces terrains, autant que je sache. Comme je ne suis pas trop certain des conséquences que cela entraînerait, je ne suis pas sûr que j'irais aussi loin. Peut-être ne suis-je pas aussi à gauche que certains de mes collègues d'autres partis, mais j'irais certainement jusqu'à dire que lorsque la voie ferrée est abandonnée, nous devrions conserver le corridor que nous avons subventionné.

● (1642)

Il me semble très intéressant que les chemins de fer aient obtenu les meilleurs corridors à travers les montagnes. En fait, ils ont obtenu les seuls passages qui pouvaient être franchis à cheval à l'époque. Il n'y avait qu'un chemin pour traverser les montagnes et ils y ont construit une voie ferrée. Depuis lors, nous avons tenté de traverser ces montagnes mais, comme mes amis l'ont dit, nous avons dû les survoler, car il n'y a pas d'autre moyen d'y arriver. Si l'on enlève le chemin de fer et qu'on élimine la possibilité de transports en commun, au moins, qu'on nous permette de traverser ces montagnes en automobile grâce à une route. Je suis entièrement en faveur de cette option.

Il me faudrait étudier toutes les ramifications de l'affaire. Voilà le genre de propos que tiennent habituellement mes collègues conservateurs. Il leur faudrait étudier toutes les conséquences de la nationalisation de toutes les entreprises du Canadien Pacifique à la lumière de cet objectif en particulier, conserver les droits de passage. Je ne sais pas si, en dernière analyse, il serait bon de lui retirer tous ses champs d'activité, navigation, aviation, mines, usines, télévision, satellites, et tout le reste. Mais je suis très heureux que le député des Kootenays

[M. Peters.]

et le député de Vancouver-Kingsway (M^{me} Holt) aient repris le flambeau d'une tradition établie depuis longtemps dans leur circonscription par leurs prédécesseurs socialistes, soit le désir de nationaliser le CP. Je suis convaincu que même cette modeste initiative rendra très heureux d'ex-députés, notamment ceux de Kootenay-Est et de Vancouver-Kingsway, et j'espère que nous l'appuierons autant pour eux que pour ceux qui restent.

L'hon. Martin O'Connell (Scarborough-Est): Monsieur l'orateur, j'aimerais dire quelques mots de la motion dont nous sommes saisis. Je pense qu'il y a un autre aspect de la question qu'il faut souligner. L'objet de la motion est de rendre à la Couronne les emprises des voies ferrées qui ne servent plus, emprises qui ont été acquises, initialement, à l'aide de subventions, pour la construction et l'exploitation de lignes de chemins de fer.

Il me semble, après ce qu'a dit le député de Timiskaming (M. Peters), que ce retour à la Couronne n'assurerait pas en fait que les emprises seraient gardées comme telles en vue de l'aménagement de futurs couloirs de transports. J'ai cru que c'était là un des objets de la proposition du député de Okanagan Boundary (M. Whittaker). En fait, on pourrait fort bien en disposer, et rien n'indique dans la motion que le produit qu'on en tirerait serait réinvesti dans l'exploitation du chemin de fer. Je crois donc qu'il faut apporter des améliorations à l'ensemble de la procédure, et que la chose en vaut la peine.

Je tiens à assurer au député d'Okanagan-Boundary que j'appuie le principe de sa motion et j'estime qu'il est très valable. Je préférerais appuyer son bill C-222 qui doit nous être présenté, si possible avant les vacances de Noël, car en l'occurrence, cela nous permettrait de renvoyer le bill au comité et d'étudier ensuite toutes les ramifications qu'il comporte. Non ami de Timiskaming m'a assuré qu'il aimerait les étudier. Il s'est approprié ce qu'il croyait être les inclinations socialistes des orateurs précédents, mais il a tôt fait d'abandonner ce ton pour adopter une position conservatrice. S'il oscille encore entre ces deux tendances, il ferait mieux de renvoyer le bill au comité.

Une voix: Nationalisez Bell en même temps.

M. O'Connell: Je sais que le NDP veut nationaliser Bell Canada, mais je tiens à leur dire qu'ils se trompent fort dans ce cas là, mais pour ne pas nous écarter du sujet dont nous sommes saisis, monsieur l'Orateur, le gouvernement accepte dans l'ensemble le principe de la motion.

Des voix: Bravo!

M. O'Connell: Je ne parle pas officiellement au nom du gouvernement, mais je veux vous lire ce que le ministre des Transports (M. Lang) a déclaré récemment et qui me porte à conclure du moins dans un cas précis, que le gouvernement appuie fondamentalement ce principe. Nous savons tous que la Commission royale d'enquête Hall sur la manutention et le transport du grain a présenté son rapport au milieu de mai dernier, et qu'elle a recommandé l'abandon de certaines lignes secondaires de chemin de fer dans les trois provinces des Prairies. J'ai lu ce que le ministre des Transports a déclaré dix jours plus tard, et je vais vous citer un commentaire qu'il a formulé le 27 mai dernier; c'est à la page 6: