

Lignes ferroviaires abandonnées

Je comprends qu'il nous faille nous montrer compréhensifs dans notre façon d'utiliser ces terres, mais il semblerait que les municipalités ou les autorités locales soient mieux en mesure que nous de régler ces problèmes pratiques. La municipalité a le pouvoir et les moyens de s'occuper de la planification de l'utilisation des terres dans les limites de son territoire. Dans la plupart des cas, c'est à la société ferroviaire qu'il appartient de décider si elle veut vendre le terrain à la province, à des capitalistes privés ou à la municipalité.

L'étape suivante, soit l'utilisation du terrain, relève de la municipalité. Présentement, d'après les dispositions de ce projet de loi, le gouverneur en conseil ne reçoit aucun conseil officiel sur la façon de disposer des voies ferrées inutilisées. Le pouvoir que l'on propose dans ce bill permettrait de régler cette question.

Ce bill présente certains aspects techniques, et j'aimerais dire quelques mots sur quelques dispositions en particulier. Je m'intéresse surtout au motif qui justifie la participation au pouvoir proposé. Premièrement, un employé de la Commission canadienne des Transports peut fournir des renseignements précieux sur l'historique de la voie ferrée avant son abandon. Cependant, la loi définit le rôle de la commission, comme organisme de réglementation de façon très stricte. Si un de ses employés devenait membre d'un organisme distinct, cela pourrait susciter des problèmes. Bien que je n'aie pas reçu d'opinion juridique, je me demande si pour que cette participation devienne possible il faudrait apporter des modifications à la loi sur les chemins de fer ou à la loi nationale sur les transports.

Deuxièmement, un employé du ministère des Transports, dont la participation poserait un moins gros problème juridique, ne pourrait peut-être pas faire grand chose dans les cas individuels d'abandon de lignes. Le gouvernement fédéral a bien un programme d'aide aux transports urbains, mais il appartient aux provinces et aux municipalités d'établir les priorités relatives à des services particuliers. Il faudrait donc que les projets d'affectation au transport urbain rapide dont il est question ici entrent dans le cadre de ce programme. Troisièmement, bien que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien soit inclus, il conviendrait peut-être aussi de faire représenter Parcs Canada qui relève du ministère de l'Environnement.

Aux termes du bill, l'autorité a pour fonction de conseiller le gouverneur en conseil, entre autres choses, «sur l'acquisition du titre de propriété de toute ligne ou emplacement de voie ferroviaire qui, selon la Commission canadienne des transports, est abandonnée ou ne servira vraisemblablement pas au transport ferroviaire à l'avenir».

Cette fonction entre en conflit avec les attributions de la CTC. Comme je l'ai expliqué tantôt, la Commission ne fait que décider de mettre fin au service sur une ligne ferroviaire. Contrairement à ce que cet article laisse entendre, elle ne porte aucun jugement sur l'avenir du terrain même. Le seul fait de parler de l'acquisition du titre de propriété, dont il est aussi question ailleurs dans le bill, pose la question du financement. Sans que ce soit dit explicitement, il est sous-entendu que l'autorité pourrait recommander l'achat d'emplacements de voie ferroviaire par le gouvernement fédéral. Ce serait, bien sûr, un point à préciser.

● (1640)

Pour ce qui est de demander à la CTC des renseignements sur des lignes ferroviaires abandonnées, la Commission m'in-

forme qu'elle ne conserve pas de dossiers après que l'abandon du service sur une ligne ferroviaire est approuvé.

Enfin, l'obligation de donner un avis d'abandon d'un an aurait du bon et du mauvais. A l'heure actuelle, le strict minimum est de trois mois et l'avis normal est de six mois, ce qui veut dire que des délais sont prévus dans le système actuel. Il peut cependant survenir des cas où l'abandon rapide serait souhaitable et la condition que propose le bill deviendrait un obstacle plutôt qu'un avantage.

Je trouve que le bill a un certain mérite. Il prouve le besoin de bien étudier les projets d'abandon de lignes ferroviaires. Reste toutefois à savoir quel est le meilleur moyen de s'y prendre. Chaque coin du pays a ses problèmes et ses possibilités. En septembre quand le comité permanent des transports dont je suis membre a traversé les provinces maritimes, nous avons reçu des mémoires sur l'utilisation des terrains abandonnés. Dans ma circonscription de Mississauga-Nord, notre ville a un service d'urbanisation très bien structuré qui, cela va de soi, préfère être consulté quand la réaffectation de terrains devient possible.

Il me semble que la meilleure façon de procéder est de se fier aux autorités locales. Bien entendu, cela ne devrait pas empêcher les gouvernements fédéral et provinciaux d'intervenir au niveau consultatif. Les consultations entre les divers échelons de gouvernement sont maintenant chose établie. La principale question est de savoir s'il est nécessaire d'intégrer dans la mesure la création d'un organisme spécial pour régler ces problèmes. Dans ce domaine, je suis convaincu que les problèmes particuliers peuvent être réglés si les trois échelons de gouvernement en cause font preuve de bonne volonté, de collaboration et d'imagination.

J'estime que l'auteur de ce bill, le député de Châteauguay (M. Watson) a soulevé un problème important. Il nous faut trouver un moyen pour améliorer les relations de voisinage des municipalités et des chemins de fer et, dans ma circonscription, nous en sommes très conscients.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, de m'avoir donné l'occasion de commenter cette mesure. Je tiens aussi à féliciter son auteur, qui a proposé le début d'une solution à ce problème important.

M. Fred McCain (Carleton-Charlotte): Monsieur l'Orateur, le bill sous-entend que nous allons continuer à abandonner des voies ferrées. Je crois que le dernier intervenant a abordé un sujet qu'il conviendrait peut-être de développer. Non seulement il nous faut mettre au point une politique concernant la façon de se départir des emprises abandonnées mais il nous faut aussi mettre sur pied une véritable politique à long terme en matière de transport applicable au Canada tout entier et particulièrement concernant les voies ferrées.

Je ne pense pas que nous disposions actuellement d'une analyse satisfaisante de ce qui constitue le moyen de transport le plus viable et le plus pratique. Je ne pense pas que nous ayons exploité au maximum les possibilités des différents modes de transports. En attendant que cela soit fait je crois que la meilleure chose à faire serait de mettre un terme à l'abandon de voies ferrées où que ce soit.

Bien que la Commission Hall ait permis l'abandon de certaines voies ferrées et ainsi libéré certaines des terres qui font l'objet du débat actuel, je crois qu'elle a en même temps insisté sur le fait que certaines lignes devraient être mainte-