

subventions d'exploitation. Le CP doit maintenant 922 millions de dollars en impôts reportés. Au total, le CP a obtenu 10 milliards et demi de dollars en aide publique dont la valeur peut être déterminée et il a un actif évalué à 11 milliards de dollars dans son rapport annuel de 1979. Nous avons déjà payé pour le CP, monsieur l'Orateur. C'est pour cela que le Nouveau parti démocratique préconise la nationalisation du CP. C'est pour cela que nous considérons que le bill à l'étude manque tout à fait d'à-propos sous un certain point de vue. Il faut cependant tenir compte d'un point qui, comme je l'ai déjà signalé, figure dans le rapport de la Commission Hall, en l'occurrence le rôle du CP et la nécessité de le dédommager pour ses terres abandonnées. En toute justice, il faut aussi reconnaître que le bill donne aux Canadiens une autre chance d'utiliser les lignes ferroviaires abandonnées du Canada. Nous sommes donc prêts à appuyer le renvoi du bill au comité approprié. Dans un comité, cette question sera analysée, ce qui donnera éventuellement lieu à une action quelconque.

Je voudrais terminer par la citation suivante de la Commission royale sur les ressources naturelles de la Saskatchewan:

... Avec le temps, on a promis d'accorder plus de terrain au Pacifique Canadien pour qu'il puisse y construire des embranchements secondaires, tout comme on a promis aux autres sociétés ferroviaires qui prévoient construire d'autres voies ferrées. En 1905, on avait déjà promis plus de 55,000,000 d'acres de terre dans les Prairies mais deux tiers seulement de cette superficie ont été en fait justifiés par des travaux de construction. Bien avant 1905, on a mis fin à la politique de subvention de la construction de voies ferrées par l'octroi de terre, mais le processus du choix des terres ainsi justifiées, et les retombées des exemptions fiscales, ont duré pendant de nombreuses années au grand mécontentement des localités de l'Ouest qui se développaient.

Il est à signaler que presque toutes les terres cédées au titre de subventions aux sociétés ferroviaires, non seulement pour les voies construites dans les provinces des Prairies établies en 1905, mais pour les voies ferroviaires du Nord, de même que pour les tronçons de la voie du Canadien Pacifique qui se trouvent dans l'Ouest de l'Ontario et en Colombie-Britannique, ont été prises aux trois provinces des Prairies, et principalement à la Saskatchewan.

Comme l'a mentionné le juge Hall dans son rapport, aucune société ne devrait se plaindre du retour des emprises à la Couronne. Comme le député qui a présenté ce bill l'a mentionné, il est possible de trouver des utilisations très intéressantes à ces emprises abandonnées, à la fois dans les villes et dans leurs voisinages. C'est pour cette raison que j'aimerais que ce bill soit renvoyé au comité aussitôt que possible, afin que l'on prenne des mesures.

**M. Douglas Fisher (Mississauga-Nord):** Monsieur l'Orateur, j'approuve l'objectif de ce bill et je félicite le député de Châteauguay (M. Watson) de l'avoir présenté et de nous signaler encore une fois qu'il est nécessaire d'assurer une certaine protection lorsque l'emprise d'une voie ferrée est abandonnée et qu'on doit lui trouver de nouvelles utilisations.

Je viens de Mississauga. Depuis novembre dernier, tout le monde à Mississauga s'intéresse bien sûr aux sociétés ferroviaires et à ce qu'elles font, non seulement parce qu'il y a un risque d'accident grave mais aussi parce qu'il est question de bon voisinage entre ces grandes sociétés et la municipalité.

Comme représentant d'une importante circonscription urbaine de l'Est, j'ai particulièrement apprécié les exemples que le député de Châteauguay a cités. J'aimerais lire sa note explicative et la faire inscrire encore une fois au compte rendu. Elle se lit ainsi:

La population canadienne prend de plus en plus conscience des possibilités qu'offrent les lignes ferroviaires abandonnées et les emplacements de voies ferroviaires inutilisés dans le domaine du transport urbain rapide et celui des loisirs. Trop souvent, par le passé, des immeubles ont été construits sur des

### *Lignes ferroviaires abandonnées*

tronçons que les chemins de fer avaient vendus, ce qui a rendu pratiquement impossible leur aménagement éventuel pour le transport urbain ou les pistes pour la marche, la bicyclette ou la motoneige. Ce projet de loi protégerait les intérêts à long terme de la population en matière de transport urbain rapide et de loisirs en réservant l'utilisation des lignes et emplacements de voies ferroviaires abandonnées.

● (1630)

Comme je l'ai dit, le principe de ce projet de loi me plaît. On y propose de créer un organisme qui conseillerait le gouverneur en conseil sur l'utilisation des voies abandonnées. Car il est étonnant qu'il n'y ait pas d'organisme consultatif officiel à ce sujet. Étonnant en effet en dépit de l'existence de nombreux organismes de réglementation ou de consultation, sans compter les ministères eux-mêmes. Et pourtant, le gouverneur en conseil ne dispose d'aucun service officiel pour le conseiller au sujet des voies abandonnées.

Ce n'est pas que la loi sur les chemins de fer soit muette sur la question des terres où passent les voies ferrées ni sur celle des voies abandonnées. La loi sur les chemins de fer examine, sur des douzaines de pages, les moyens qu'ont les voies ferrées pour acquérir et utiliser les terres.

La loi renferme des dispositions très détaillées sur la manière dont les chemins de fer peuvent demander à la Commission canadienne des transports d'abandonner un embranchement pour cause de non rentabilité, et la procédure applicable est à la fois longue, difficile et compliquée.

Qu'arrive-t-il après qu'une voie a été abandonnée? En fait, l'article 106 de la loi ne parle pas de l'abandon de la voie elle-même mais de l'abandon de l'exploitation. La société exploitante doit obtenir la permission de ne plus exploiter un embranchement mais dès lors les pouvoirs de la CCT et du gouvernement fédéral cessent de s'appliquer même si les rails restent en place. Dès lors la société peut, et je cite l'article 102(1):

... aliéner et vendre ceux de ces terrains ou biens dont, pour quelque raison, la compagnie n'a plus besoin pour le service du chemin de fer.

Ce pouvoir s'applique aux terrains donnés par la Couronne à l'exception des terres octroyées au CN aux termes de l'article 19 de la loi sur les chemins de fer nationaux. Dans ces cas-là, la terre revient au Comité de gestion des terres fédérales qui doit indiquer comment en disposer. Je signale que le bill C-221 ne tient pas compte de cette situation particulière.

Il semble que lorsque le gouvernement fédéral cesse d'exercer sa juridiction, ce sont les municipalités qui doivent combler le vide pour ce qui est de l'utilisation des terres. Bien que j'admire le député de Châteauguay pour avoir souligné la nécessité d'être sensible à ce problème, je trouve aussi que nous devrions continuer de laisser aux municipalités le soin de décider en fin de compte, de l'utilisation de ces terres.

Il n'est malheureusement pas facile de trouver un moyen d'utiliser les emprises abandonnées. Dans les régions agricoles, les agriculteurs manifestent assez souvent peu d'intérêt pour des terres qui se composent en grande partie de gravier et de ballast. On construit parfois de nouvelles routes dans les emprises, ce qui fait qu'il reste d'étroites lisères de terrain qui sont trop petites pour une exploitation commerciale et qui ne peuvent servir à des activités récréatives. Lorsque la société ferroviaire ne l'entretient plus, l'évacuation des eaux suscite des problèmes, et la plupart du temps l'emprise devient un terrain vague et abandonné.