

Loi sur les chemins de fer

signaler aujourd'hui, à l'occasion de la présentation du bill C-207.

Des citoyens se sont déjà opposés à des projets des sociétés ferroviaires visant à modifier ou à varier l'utilisation de services d'installations. D'autres ont protesté au moment où la société les mettait en œuvre, parce qu'ils n'ont pas été informés suffisamment à l'avance, et je pense que cette loi vise justement à informer à l'avance les citoyens concernés.

Dans certains cas, la société, dans le cadre de son mandat à l'effet de fournir certains services, pouvait soit modifier son projet pour tenir compte des objections des citoyens, soit passer outre et satisfaire ses propres besoins et intérêts, ce qui n'était pas nécessairement, comme l'ont mentionné les honorables députés qui ont participé au débat, de nature à établir un climat de compréhension et de bonne entente. Monsieur le président, je voudrais faire remarquer que nous sommes entièrement d'accord sur les principes de ce projet de loi.

● (1740)

[Traduction]

Pour conclure, je répéterai que le principe du bill est louable. En le présentant le député de Scarborough-Ouest a rendu un fier service à ses commettants, et je dirai même à tous les Canadiens. Il s'est attaqué à un important problème, et je sais que le ministre des Transports (M. Lang) a là-dessus les mêmes conceptions que lui. Je remercie tous les députés qui ont participé au débat, et je recommande moi aussi le renvoi du bill au comité compétent.

M. Sinclair Stevens (York-Simcoe): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter le député de Scarborough-Ouest (M. Martin) pour la présentation du bill C-207. Nombreux sont les députés qui désirent comme moi le renvoi du bill au comité compétent. Cependant je signalerai à l'auteur du bill qu'il y aurait deux ou trois points importants au sujet desquels il devrait être en mesure d'apporter des réponses au comité, sur le plan de la stricte rédaction.

A lire les modifications proposées, il me semble qu'un groupe d'habitants de la collectivité serait admis à présenter à la Commission canadienne des transports des observations orales, sur préavis de quatre semaines, et que la commission aurait ensuite le pouvoir de rendre une ordonnance en conséquence, à condition de ne faire subir à ceux qui habitent le voisinage immédiat du droit de passage aucune diminution de jouissance.

Je me demande si cela n'est pas trop vague. Je vois bien le problème qu'il s'agit de résoudre. Si, par exemple, un chemin de fer adoptait unilatéralement une mesure préjudiciable aux habitants du voisinage, il faudrait que les personnes ainsi lésées puissent se faire entendre. Il faudrait donc tenir compte de leurs observations, avant d'autoriser le chemin de fer à aller de l'avant.

J'aimerais insister sur deux points. Il serait tout à fait déplorable que par cette modification, on permette à de petits groupes voisins ou riverains d'un chemin de fer de faire obstacle à des projets conformes à l'intérêt général de la région.

Permettez que je cite deux cas précis. La région que j'habite, comme bien d'autres au Canada, renferme un grand nombre

[M. Roy (Laval).]

de passages à niveau. Je pense même que la circonscription du député a été la scène d'un accident de passage à niveau dernièrement; quelque part dans la région de Scarborough. Un accident semblable a eu lieu dans ma circonscription, et il y a eu des pertes de vie dans les deux cas. Je crois qu'il conviendrait que les passages à niveau soient supprimés dans la mesure du possible, ou tout au moins que la signalisation soit améliorée. Il ne faudrait pas qu'indirectement, en modifiant la présente loi, nous donnions aux résidents locaux une sorte de pouvoir de veto pour empêcher toute amélioration valable des passages à niveau.

En second lieu, la région de Toronto a besoin d'un meilleur système de transport ferroviaire dans les banlieues. Des milliers de personnes seraient disposées à utiliser le chemin de fer si les services étaient meilleurs qu'ils ne le sont actuellement. La préférence du public pour le train et l'autobus dans notre région ressort des résultats d'exploitation des services de transport dans la région de Toronto. Pour les huit premiers mois de l'année, le nombre de passagers a augmenté de près de 16 p. 100. Près de 9.2 millions de voyageurs ont emprunté le service «GO» tandis que six autres millions ont emprunté le service des trains.

M. Roy (Laval): Pourquoi ne pas en parler à Queen's Park?

M. Stevens: Je suis heureux que le député me demande pourquoi je n'en parle pas à Queen's Park. En réalité, le système «GO» dans la région de Toronto ne pourra progresser sans réaménagement en profondeur des installations ferroviaires, surtout dans le centre ville. Queen's Park a engagé 58 millions pour réaliser ces modifications considérables et permettre aux trains de banlieue de sillonna la région de Toronto. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral n'a pas offert un sou pour déménager les voies ferrées à l'avantage des banlieusards torontois.

M. Ellis: En dépit de leur politique d'assistance.

M. Stevens: Oui, en dépit de leur politique d'assistance. En essayant de doter Toronto d'un meilleur service de trains de banlieue, nous devons veiller à ne pas permettre indirectement par l'adoption de cet amendement, à des petits groupes de résidents qui s'opposent à l'intensification du trafic ferroviaire près de leurs demeures, de pouvoir empêcher toute amélioration du service des trains de banlieue. Pareille attitude irait à l'encontre du désir de millions de personnes qui souhaitent faire appel plus souvent au service de transport par chemin de fer.

Nous ne voulons pas retarder l'adoption du bill, monsieur l'Orateur. Bien que son objectif soit valable et que nous devions garantir qu'on tiendra compte de ceux qui habitent près des voies ferrées si le chemin de fer décide d'apporter des changements, je souligne que nous ne devons certainement pas donner à ces personnes un droit de veto à l'égard de tout changement qui, par exemple, améliorait la situation à un passage à niveau, ou bien leur permettre de faire obstacle à l'expansion du service pour voyageurs quotidiens dans la région de Toronto ou dans toute autre région urbaine du Canada. C'est l'un des principaux besoins des habitants des régions urbaines au Canada.