

Lignes ferroviaires abandonnées

Ce projet de loi a déjà été inscrit au *Feuilleton* à une autre occasion. Nous en avons discuté au cours de l'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire le 16 mars 1979. À l'époque, le député de Châteauguay (M. Wilson) a dit que le bill tendait à former une commission consultative sur l'utilisation de certaines emprises pour le transport urbain rapide ou les loisirs. En fait, cette mesure crée simplement un organisme consultatif; elle n'accorde pas à cet organisme le pouvoir d'appliquer ses décisions. Le NPD est disposé à étudier l'objet du bill si ce dernier est renvoyé au comité comme l'a demandé son parrain.

Il se dit en faveur de cette mesure, car il désire qu'il soit possible d'utiliser les emprises abandonnées pour le transport urbain rapide et les loisirs et veiller à ce qu'on étudie à fond ces possibilités d'utilisation en temps voulu. Il semblait surtout s'intéresser aux voies abandonnées près des grands centres métropolitains ou entre les villes. Une chose qui m'inquiète c'est que cette loi ne s'applique peut-être pas vraiment aux voies ferroviaires abandonnées des régions rurales de l'Ouest.

La Commission royale d'enquête Hall a fait des recommandations précises quant à l'utilisation des lignes de chemin de fer des Prairies. La Commission a déclaré en 1977 qu'il incombait au palier provincial de décider de l'utilisation des emprises abandonnées selon ce qu'auront convenu d'un commun accord les autorités provinciales et municipales intéressées.

Cette proposition est certainement pleine de bon sens. En cédant les droits de propriété au gouvernement provincial—au lieu de laisser les chemins de fer vendre les emprises aux plus offrants—la province et la municipalité pourraient voir s'il est possible d'utiliser ces terrains dans l'intérêt public. On pourrait s'en servir, par exemple, pour une ligne de transmission électrique ou un pipe-line ou encore un parc récréatif ou des jardins communautaires. Ces derniers mois, certaines personnes ont émis l'avis que les voies abandonnées, surtout à proximité des grandes régions métropolitaines pouvaient offrir une vaste gamme de possibilités. Comme l'agriculture prend une importance croissante au Canada et que l'on cherche davantage à répondre à ses propres besoins alimentaires, les jardins communautaires suscitent un certain intérêt. Il serait plus sensé de cultiver les terrains situés dans les centres urbains pour en obtenir des denrées alimentaires. Des études récentes ont démontré que les superficies occupées par des parcs, surtout dans les régions métropolitaines du Canada, sont mal employées. Il serait beaucoup plus pratique d'aménager en parcs de longues bandes de terre dans les zones métropolitaines. C'est ce genre d'occupation des sols qu'un comité compétent pourrait être chargé d'examiner. Si ni la municipalité ni la province ne peuvent employer un terrain utilement, des agriculteurs pourraient peut-être le cultiver.

● (1620)

Le rapport Hall recommandait que dans l'intervalle, les autorités provinciales et municipales devaient s'occuper de détruire les mauvaises herbes pour éviter que les terres adjacentes ne soient envahies. C'est un problème très grave, surtout dans l'Ouest où les mauvaises herbes se sont répandues. C'est un problème aggravé par la présence de différentes emprises, surtout celles réservées aux voies ferrées.

Mais les recommandations de la Commission Hall n'ont pas toutes été appliquées. Je signale au député qui défend le projet

de loi que nous attendons encore qu'on donne suite au rapport de la Commission Hall. L'emplacement de certains embranchements a été cédé au gouvernement fédéral par les chemins de fer à la suite d'une entente conclue par Otto Lang. Ensuite, ces terrains pouvaient être remis aux autorités provinciales comme le recommande le rapport Hall. Cependant, pour ce qui est des emprises qui ne sont pas visées par l'entente en question, le ministre des Transports (M. Pepin) a proposé que les chemins de fer les mettent aux enchères. Les provinces pourraient sûrement acheter ces terrains, mais cette méthode n'est pas conforme à l'esprit du rapport Hall puisque les chemins de fer n'ont droit à aucune compensation pour ces terrains abandonnés. Je reviendrai là-dessus dans un moment.

Avant tout, il faut se demander si nous faisons bien d'abandonner ces embranchements. Il y en a encore beaucoup dans l'Ouest que des sociétés d'éleveurs veulent maintenir en service mais qui ne sont pas inclus dans le réseau protégé jusqu'en l'an 2000, comme s'y est engagé le gouvernement conservateur précédent ainsi que l'actuel gouvernement libéral.

L'abandon de ces voies entraîne des frais pour les céréaliers qui doivent acheter des camions, et pour les municipalités qui doivent entretenir les routes. Autrement dit, quand une voie est abandonnée dans l'ouest du Canada, c'est désormais aux cultivateurs qu'il incombe d'acheminer le grain, non plus aux chemins de fer. Il arrive bien souvent que de pareilles décisions soient prématurées, puisqu'il n'en coûte que 670 BTU pour acheminer une tonne de marchandises par mille par voie ferrée, contre 2,400 BTU par camion.

Je suis certain que tous les députés sont d'accord sur ce point et qu'ils reconnaîtront qu'il faut tenir compte de ce facteur encore plus qu'auparavant. Il y aurait peut-être donc lieu de réexaminer la question de l'abandon des voies ferroviaires, abandon accepté jusqu'ici sans difficulté.

Règle générale, ce sont les contribuables du Canada qui ont donné aux chemins de fer le terrain pour leurs gares et leurs voies ferrées. Comme les chemins de fer n'offrent plus le service pour lequel ils avaient obtenu le terrain en question, l'emplacement des voies ferrées devrait être rendu au public.

Les contribuables du Canada ont donné 44 millions d'acres au CP. Le CN pour sa part a reçu huit millions d'acres. Les Canadiens ont été très généreux envers les sociétés ferroviaires, surtout le CP. Selon la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et le transport de 1917, au 30 juin 1916, le CP avait obtenu l'aide suivante du secteur public: les lignes construites par le gouvernement, 37,8 millions de dollars; l'aide directe, 66,9 millions de dollars; la valeur des terrains non vendus, soit près de 11 millions et demi d'acres, 119,3 millions de dollars; les terres vendues moins les frais d'aménagement, 55 millions et demi de dollars, soit une aide totale du secteur public de 279 millions et demi de dollars. Le CP avait aussi obtenu de l'aide gouvernementale dont la valeur était plus difficile à déterminer, comme des emprunts déjà remboursés, des exemptions d'impôt et des exemptions de droits sur des matériaux de construction.

Si l'on faisait le calcul en se fondant sur un taux de rendement annuel de 5,6 p. 100, ce qui est un taux typique pour les services publics qui ont demandé l'autorisation d'augmenter leurs tarifs depuis 1916, la valeur actuelle de cette aide dépasserait 8 milliards et demi de dollars. En plus de tout cela, depuis 1967, CP Rail a obtenu 900 millions de dollars en