

Il nous paraît donc éminemment juste et équitable qu'après avoir été définitivement libérées de l'obligation juridique de poursuivre une exploitation déficitaire et de l'obligation de rétablir l'emprise abandonnée dans son ancien état, les compagnies de chemins de fer n'obtiennent le privilège d'abandon qu'à la condition de renoncer à leurs titres de propriété sur l'emprise. De toute manière, une bonne partie des terrains en cause n'a guère de valeur.

Voilà ce que la commission Hall a dit des suppressions de lignes, et je suis cent pour cent d'accord avec elle.

Il y a cinq raisons principales pour lesquelles les emprises ferroviaires qu'on n'utilise plus, doivent revenir à la Couronne, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral ou provincial. Premièrement, la vente de leurs terrains fermerait des couloirs qui seront peut-être nécessaires plus tard pour le transport. Deuxièmement, elles constituent des concessions monumentales que l'État a accordées aux chemins de fer, concessions foncières et fiscales qui avaient pour raison d'être la fourniture d'un transport transcanadien, et une fois le service abandonné, leur retour à l'État compensera en partie la valeur des concessions faites initialement. Troisièmement le CP, par l'intermédiaire de sa filiale Marathon Realty, réalise de gros bénéfices sur le million d'acres environ de concessions fédérales qu'il détient encore. Quatrièmement, le Canadien Pacifique avait pour mission initiale de desservir en permanence tous les coins du Canada, et il ne remplit plus cette mission. Cinquièmement, la suppression des lignes permet aux chemins de fer de réaliser des opérations foncières très profitables sur le dos des Canadiens.

En terminant, je rappellerai que la commission Hall, constituée à la demande du ministre des Transports, est du même avis au sujet des suppressions de lignes. Les chemins de fer ne s'occupent plus exclusivement de transport. Le CP par exemple n'est plus seulement un réseau de chemin de fer, mais un immense conglomerat exerçant toutes sortes d'activités qui vont de l'exploitation minière au transport aérien, en passant par l'exploitation forestière et le transport par pipe-line. On peut dire également qu'il a une participation au capital des entreprises d'à peu près tous les grands secteurs. Il suffit de suivre les annonces télévisées pour s'en convaincre.

Nous avons le devoir d'empêcher la fermeture de ces couloirs de transport. Le gouvernement en doit à la population canadienne. Il faut penser à l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants. Je n'assisterai peut-être pas de mon vivant à la disparition des combustibles fossiles, mais il est probable que mes enfants en seront témoins. A ce moment-là, l'importance de ces couloirs de transport sautera aux yeux. Il faut savoir préparer l'avenir.

Je supplie la Chambre de remédier par cette résolution à l'injustice créée par la suppression des embranchements de chemin de fer.

**Des voix:** Bravo!

**Mme Simma Holt (Vancouver Kingsway):** Monsieur l'Orateur, je suis reconnaissante à mon compatriote de la Colombie-Britannique, le député d'Okanagan Boundary (M. Whittaker) d'avoir présenté cette motion, laquelle porte sur une question qui me préoccupe depuis nombre d'années, car je réside dans la partie la plus éloignée de l'ouest.

Comme il l'a signalé, le chemin de fer du CP n'a plus sa raison d'être par lui-même. En réalité, on pourrait dire que ce chemin de fer ne constitue qu'une façade pour servir d'autres intérêts. J'irai même jusqu'à dire que ce chemin de fer n'est là que pour permettre aux actionnaires de gagner encore plus

### *Emprises de chemins de fer*

d'argent. Comme le député, je connais la réputation du Canadien Pacifique qui s'est accaparé tant de terres qui devraient appartenir aux Canadiens. C'est réellement la lutte du pot de terre contre le pot de fer.

J'approuve tout à fait cette proposition qui vise à amener le gouvernement à modifier l'article 88 de la loi sur les chemins de fer de façon à rendre à la Couronne les droits de passage détenus par les sociétés ferroviaires lorsque ces emprises ne servent plus pour le passage de voies ferrées ou à des fins analogues. J'irai même plus loin que le député et je proposerai que, dans les cas où ces terres servent à d'autres fins, on les rende également à la Couronne. En ce sens, les mots importants sont les suivants: lorsqu'ils ne servent plus au maintien des réseaux ferroviaires.

Il ne fait aucun doute que lorsque vers 1880 on a entrepris de relier cet immense territoire par un réseau de chemins de fer, on s'est proposé de relever un défi d'une ampleur presque inimaginable. Même aujourd'hui, malgré toutes nos techniques de transport terrestre, aérien, et même si l'on utilise la stratosphère pour les communications, notamment pour les voyages en réactés et pour les satellites de communication, il demeure difficile de relier cet immense territoire complexe et diversifié. Aujourd'hui encore, cet objectif demeure fondamental pour notre prospérité économique et pour notre bien-être, et le fait que nous n'ayons pas encore réussi à bien relier les diverses parties de notre immense territoire est peut-être partiellement à l'origine de nos problèmes sociaux. Nous n'y sommes pas parvenus, malgré les chemins de fer, les moyens modernes de communication et le transport aérien. En réalité, nous vivons dans la crainte que notre pays se désagrège bientôt, parce que nous n'avons pas réussi à en relier toutes les parties.

Le Canada, qui s'étend sur 3,851,891 milles carrés, est en étendue, le deuxième pays du monde. Notre pays fait presque 4,000 milles d'Est en Ouest et 3,000 milles du Nord au Sud. Avec une population de 22 millions d'habitants sur une telle étendue, nous connaissons la complexité du problème de communications qui existe. Mais les choses ont dû être bien plus difficiles encore dans les années 1880, alors que cet énorme pays inexploré et effrayant, au climat difficile, n'avait encore qu'une population clairsemée. Les Canadiens n'avaient alors ni les machines ni la technologie d'aujourd'hui pour construire les chemins de fer et pourtant ils l'ont fait. A cette époque a été conclu un accord qui, je le maintiens, et c'est ce qu'implique la motion du député d'en face, n'a pas été respecté par le CP. Il s'agissait d'un engagement à desservir la population, et à assurer ce service à perpétuité.

● (1622)

La motion propose que, à la suite de l'abandon des lignes secondaires et, après autorisation de la CCT, les terres qui ont été obtenues initialement avec des subventions du gouvernement pour assurer le droit de passage des lignes, soient rendues à la Couronne. Cette proposition va à l'encontre de la loi sur les chemins de fer qu'il faudrait changer, je le reconnais.

On nous dit qu'il s'agit d'un problème très complexe, mais si on réussit à la résoudre convenablement, il enrichira le Canada et permettra peut-être même de résoudre le problème de l'inflation, comme je vais l'expliquer dans quelques instants.