

sans les revenus immobiliers provenant de la répartition et de la vente des emprises des voies abandonnées, les perspectives d'abandon des lignes de chemin de fer sembleraient beaucoup moins intéressantes au Canadien-Pacifique.

Les sociétés ferroviaires, surtout le CP, se sont engagées à maintenir le service sur toutes les lignes, même déficitaires, et cela parce que le CP a été largement subventionné, qu'il a bénéficié de concessions généreuses et de mesures fiscales d'encouragement dans la construction de la ligne transcontinentale. L'aide presque illimitée qu'il a reçue du gouvernement a assuré au CP un succès raisonnable dès le début de ses opérations. Il est pratiquement impossible d'évaluer toute l'aide gouvernementale que cette société a reçue. Celu-ci a d'abord versé une somme liquide de 25 millions de dollars au CP. Il a ensuite construit une grande partie de la ligne pour ensuite la vendre à la société pour la somme de 37.8 millions de dollars. Le gouvernement a de plus donné près de 25 millions d'acres de terres arables à la société. Celle-ci a également joui d'autres concessions, surtout dans le domaine du matériel ferroviaire et de la concurrence. Le matériel a été importé sans frais de douane. A toutes fins pratiques, le gouvernement a assuré au CP le monopole jusqu'en 1888.

Le rachat des emprises de voies ferrées dans des couloirs de liaison une fois les biens vendus constitue une autre question importante. Le recours à un autre mode de transport peut se révéler trop coûteux. Il se peut que le rachat des emprises se révèle injustifiable et trop coûteux à longue échéance. Il ne s'agit donc pas là d'une solution naturelle et évidente. Par ailleurs, le coût de rachat des emprises est plus élevé en Colombie-Britannique, surtout dans le centre et au sud de la province, qu'ailleurs au Canada.

Bien souvent, le couloir qu'emprunte actuellement le chemin de fer est la seule route viable. Il se peut qu'il soit dorénavant impossible de contourner les zones urbaines à la recherche de terrains moins coûteux. La seule solution serait d'exproprier les terrains qui sont actuellement mis en vente et transformés en propriétés immobilières de premier choix par la société immobilière Marathon. Réaffecter ces terrains au transport coûte alors les yeux de la tête aux contribuables.

Voici ce que le député de Scarborough-Est a dit à propos des incidences de cette motion:

Vu la généralité de ses termes, sa motion soulève des questions qui ne peuvent être étudiées à la Chambre. Supposons que tous ces terrains fassent retour à la Couronne. Quelle charge leur maintien en état représenterait-il pour le budget fédéral? Est-ce que l'État ne tiendrait pas plutôt à les vendre? Est-ce que cette vente ne risquerait pas de contrecarrer les projets d'urbanisme à long terme des municipalités, d'empêcher la conclusion d'accords fédéraux-provinciaux sur les besoins de transport à long terme? Nous ne savons pas et nous n'aurons pas les réponses tant que nous ne serons pas mieux renseignés.

Le député de Scarborough-Est a raison. Y a-t-il une meilleure manière de répondre à ces questions que de les soumettre au comité? Le député a d'autre part demandé quelle serait la valeur de ces terrains, au centre-ville de Toronto, lorsqu'ils ne seraient plus occupés par des voies ferrées et si certains de ces terrains, actuellement occupés par de grands ensembles valant des millions de dollars, reviendraient aussi à la Couronne. Selon lui, nous devrions savoir quelles sommes tout cela représente et si les compagnies de chemins de fer auront quand même la possibilité de réinvestir dans le réseau ferroviaire. La seule manière de répondre à toutes ces questions et de connaître les implications de ce bill est de renvoyer celui-ci au comité. Je suis tout à fait d'accord avec le député lorsqu'il

### *Emprises de chemins de fer*

affirme que ce projet de loi aura des conséquences importantes et que, pour cette raison, il doit être soumis à un examen approfondi, associé à un travail de planification, afin d'en faire une loi cohérente. La seule manière de résoudre ces questions est de renvoyer le bill au comité. Je demande pour cela l'appui de la Chambre.

Une fois que le comité sera saisi du bill, il pourra appeler des témoins à comparaître pour répondre aux questions judicieusement soulevées par le député de Scarborough-Est. Pourront venir témoigner des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que des compagnies CP et CN. Cela permettra d'obtenir bien plus rapidement les renseignements requis. Le comité pourra également proposer et adopter des amendements au bill.

Le rapport Hall, commandé par le ministre des Transports, va tout à fait dans le sens de ma proposition. Le ministre est en principe d'accord avec cette proposition, mais suivant certaines rumeurs des accords secrets auraient été passés entre le gouvernement fédéral et les provinces. Ces problèmes devraient être portés à la connaissance de la population. Il faut mettre un terme à ces réunions et à ces ententes secrètes concernant les transports, domaine d'importance vitale pour ce pays. C'est à nous qu'il revient de garder libres les couloirs de transport. Il incombe au gouvernement de préparer l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants. Je ne verrai peut-être jamais l'épuisement des réserves d'hydrocarbures fossiles, mais mes enfants le verront probablement. L'importance de ces couloirs de transport sera alors évidente. Nous devons nous préparer pour l'avenir. J'exhorte la Chambre à adopter ce bill. Il corrigera la situation injuste résultant de l'attitude adoptée par les compagnies de chemins de fer quant à l'abandon de certains embranchements.

**Des voix: Bravo!**

**M. Ralph E. Goodale (Assiniboia):** Monsieur l'Orateur, étant un fils des Prairies, on comprendra que je sois heureux d'avoir l'occasion de participer cet après-midi au débat sur les emprises de chemin de fer. Dans les Prairies, nous ne voyons jamais la fin des débats, des discussions et des argumentations à propos des chemins de fer. Ce qui est triste, c'est que jusqu'à récemment, les questions que nous avons débattues étaient principalement fondées sur de mauvaises nouvelles au sujet du réseau de voies ferrées des Prairies: des nouvelles d'augmentation des coûts et de diminution des services, de matériel roulant périmé et de dégradation des voies, d'abandon possible d'embranchements et d'incertitude lancinante et angoissante au sujet de notre réseau de voies ferrées.

● (1722)

Heureusement, depuis quelques années, il y a eu une sorte de revirement, perceptible surtout dans les travaux des Commissions Snively et Hall qui ont abordé cette question de la propriété des emprises, entre autres sujets.

A mon avis, pour bien comprendre la situation actuelle du rail dans les Prairies et pour apprécier à sa juste valeur la motion à l'étude, il est indispensable de replacer dans son contexte l'œuvre des Commissions Snively et Hall, de voir comment s'est retournée la situation déplorable que j'évoquais.

Tout d'abord, au cours des deux dernières dizaines d'années ou à peu près, et indépendamment des travaux des Commissions Snively et Hall, il est survenu dans les circuits de la manutention et du transport du grain des Prairies plusieurs