

Le problème, c'est que ces organismes municipaux ou provinciaux n'ont souvent pas les moyens—pour une raison ou pour une autre—d'accepter l'offre quand elle leur est faite. Le résultat, c'est que dans l'espace de quelques mois, un promoteur immobilier ou des propriétaires privés apprennent que ces terres sont inoccupées ou qu'elles sont sur le point de le devenir; ils entrent alors en scène plus vite qu'on ne pourrait le penser, et la ligne est sectionnée. Après cela, les chances de se servir de ces terrains à des fins récréatives diminuent. Peu à peu, d'autres tronçons de ces lignes sont bradés et la situation devient bientôt désespérée. Il n'est pas nécessaire que cela se passe ainsi.

Je ne prétends pas que ce bill soit la solution miracle. Je pense que nous devrions nous servir de la discussion d'aujourd'hui pour inviter instamment le gouvernement à prendre les mesures qui s'imposent. C'est la quatrième fois que je présente ce bill. Comme bien d'autres bonnes idées formulées ici, il faut un temps fou pour convaincre les bureaucrates d'agir, et malheureusement, ce cas-ci ne fait pas exception.

J'ai libellé le bill «la création d'un organisme» surtout pour respecter le Règlement de la Chambre parce que, dans les bills d'initiative parlementaire, il nous est interdit de proposer quoi que ce soit qui entraîne des débours. Que nous ayons recours à cette méthode ou à une autre, ce qu'il faut faire, essentiellement, c'est de mettre au point un système en vertu duquel, quand la CCT autorise l'abandon d'une voie de chemin de fer, la société ferroviaire qui a demandé cet abandon soit obligée de s'en défaire au profit d'un organisme public, municipal, provincial sans but lucratif, à un prix qui n'est pas gonflé par l'inflation mais qui se rapproche de son prix réel et au prix initial.

● (1610)

Ces dispositions devraient faire partie de tout accord éventuel et l'offre faite à ces différents organismes devrait être publiée par les mêmes moyens que ceux que la CTC utilisait pour faire publier d'autres choses. C'est ainsi que des avis pourraient être affichés dans les bureaux de postes locaux afin que toute la population des localités soit mise au courant de ce qui se passe. L'avis en question devrait y rester suffisamment longtemps pour permettre au public de s'organiser et de réagir. Si le public ne réagit pas alors ce sera bien dommage pour lui mais nous aurons au moins fait notre devoir. Il ne faudra pas qu'il vienne se plaindre ensuite s'il ne réagit pas après avoir été dûment informé et avoir disposé de suffisamment de temps pour prendre des mesures.

Mais nous avons affaire en ce moment à la situation inverse. Je pourrais vous citer l'exemple de ce qui s'est produit dans ma circonscription l'année dernière. Une piste cyclable a été construite le long des quais de la rive sud de la voie maritime du Saint-Laurent. Je puis en revendiquer jusqu'à un certain point le mérite car j'ai incité Parcs Canada à apporter son aide à cette réalisation. C'est un endroit bien choisi qui permet au public d'avoir une vue panoramique fantastique sur Montréal et le Saint-Laurent. La faune abonde aussi dans la région. Le sentier mène à un endroit qui ne se trouve qu'à trois milles du plus beau musée ferroviaire du monde, à Deléry, au Québec.

### *Lignes ferroviaires abandonnées*

L'endroit est éloigné du fleuve et accessible par tout un réseau de routes. La route est facile d'accès et nous demandons à Parcs Canada de relier les pistes cyclables au musée. Le musée deviendrait ainsi accessible à bicyclette à 300,000 ou 400,000 personnes sur la rive sud de Montréal.

Tout le monde dit que c'est une bonne idée. Sur une distance de trois quarts de mille entre la digue et le musée, il y a une voie ferroviaire désaffectée. Nous avons communiqué avec le CP, qui nous a renvoyés à l'entreprise Marathon Realty. Nous avons expliqué la situation à cette dernière et lui avons demandé sa collaboration.

Pour couper court, monsieur l'Orateur, la société a trouvé que c'était une bonne idée, mais elle a vendu la propriété à un lotisseur. Nous aurons maintenant à aménager une piste cyclable qui passera par les rues au lieu de longer une emprise abandonnée, qui est protégée de la circulation et qui ne dérangerait pas le trafic municipal. La proposition était sensée, mais le CP, pas plus que sa filiale immobilière, ne se reconnaissait d'obligation envers le public. La province et la municipalité, qui avaient peut-être d'autres chats à fouetter, n'ont pas agi à temps et le projet est tombé à l'eau. A mon avis, les grands responsables sont le CP et Marathon Realties. Ils auraient dû avoir la décence de laisser la chance à d'autres.

Mon bill remonte bien avant cet incident et il aurait pu empêcher que pareille chose ne se produise. Peu m'importe la façon de procéder, mais je voudrais que le ministre des Transports (M. Pepin) et le ministre chargé de Parcs Canada examinent ce problème encore une fois pour voir s'ils peuvent y trouver une solution. Ce genre de choses est inexcusable, mais elle se produisent dans tout le pays, de sorte que nous perdrons ainsi inutilement des terrains récréatifs.

Les sociétés ferroviaires considèrent sans doute que cette initiative leur causera un tas d'embêtements, mais tant pis. Il faut exiger qu'elles protègent l'intérêt public non seulement dans le cas de tracés traversant des terrains récréatifs, mais aussi dans le cas de tracés urbains, là où il serait possible de construire des voies rapides. A moins que nous n'agissions rapidement, nous perdrons ces terrains aussi.

Je vais m'en tenir là, monsieur l'Orateur, parce que je voudrais que d'autres députés puissent manifester leur appui à la mesure. Je sais que la discussion à ce sujet prendra fin aujourd'hui mais peut-être la personne qui représente le leader du gouvernement à la Chambre acceptera-t-elle que le sujet du bill soit à tout le moins renvoyé à un comité. J'ignore si cela est possible, mais peut-être des députés pourraient-ils montrer qu'ils sont d'accord. Dans ce cas, nous pourrions peut-être nous entendre là-dessus un peu avant 5 heures. Comme je ne pense pas que quiconque conteste l'objectif du bill, pourquoi ne pas le renvoyer au comité, là où nous pourrions exercer davantage de pressions sur le gouvernement pour qu'il prenne des mesures en faveur d'une initiative valable.

**M. Nelson A. Riis (Kamloops-Shuswap):** Monsieur l'Orateur, je suis très heureux de pouvoir parler du bill C-221, concernant la création d'une administration pour la conservation à l'usage du public canadien des lignes ferroviaires abandonnées au Canada.