

Loi sur les chemins de fer

ment du terminus». De toute évidence, le ministre des Transports ne se soucie guère de défendre les intérêts des Canadiens lorsque le CN met de l'avant des projets de ce genre. Le dernier communiqué auquel j'entends me reporter porte le titre suivant: «Selon le CN, les terminus sont une source inévitable de difficultés». En voici un passage:

Les deux passages à niveau que le CN projette de construire dans l'avenue Wilkes à Tuxedo seraient dangereux et une source d'embarras et d'ennuis pour la population, comme tous les passages à niveau, a déclaré un représentant du CN devant un comité fédéral réuni mardi à Winnipeg.

Même s'il était universellement reconnu que c'était un emplacement ridicule où construire une gare, pas question d'abandonner ce projet. J'ai proposé d'autres endroits pour cette gare du service rail-route. J'ai suggéré de la construire dans le secteur nord-ouest de Winnipeg, une zone de commerce où se trouve la gare du CP. Les compagnies de camionnage sont établies dans cette partie de la ville. C'est dire que cela aurait été l'endroit idéal pour le projet d'une gare de triage. Mais non, le CN préfère le voisinage congestionné d'un secteur résidentiel, dans la mauvaise partie de la ville. Quel genre de planification est-ce donc? Je comprends pourquoi le député de Scarborough-Ouest a eu tellement de difficultés à faire avaler une proposition aussi ridicule aux gens de sa circonscription.

Nous étudions un bill merveilleux, mais c'est regrettable qu'un simple député doive le présenter. Après tout, le gouvernement fédéral n'a-t-il pas dit qu'il présenterait des plans sur le déplacement des lignes ferroviaires? Quels sont ces plans? On a dit qu'il y aurait des consultations. Les autorités auraient dû consulter les gens de Scarborough-Ouest et de Winnipeg-Sud-Centre, mais elles ne l'ont pas fait à notre connaissance. Au lieu de cela, le gouvernement a préconisé une politique d'affrontement. Je prétends qu'il ne devrait pas permettre à une société de la Couronne d'imposer une gare de triage à un quartier résidentiel comme on se propose de le faire.

J'appuie le bill mais j'estime que le député devrait soumettre cette question au caucus de son parti. Qu'on lui laisse l'occasion d'en parler lorsque le gouvernement présentera ses plans sur le déplacement des voies ferrées. Le gouvernement devrait insister auprès du CN pour qu'il consulte les provinces et les municipalités sur les questions relatives à l'emplacement des gares de service rail-route ou des gares de triage.

M. Roger Young (Niagara Falls): Monsieur l'Orateur, c'est un honneur pour moi que d'intervenir dans le débat du bill, et je suis heureux de manifester mon appui à la mesure proposée par mon collègue le député de Scarborough-Ouest (M. Martin). Nous nous entendons, je pense, à reconnaître dans les chemins de fer l'une des plus importantes industries de service. Ils ont joué un rôle historique important en rattachant chacune des parties du pays. D'un autre côté, ainsi que l'a fait valoir le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie), les compagnies ferroviaires constituent de redoutables adversaires économiques, qui répugnent à divulguer de l'information au sujet des changements, de la localisation des centres de triage des wagons rail-route ou des projets de relocalisation des voies ferrées. Pour quiconque cherche à obtenir de l'information sur les relocalisations des voies ferrées, le ministère des Transports apparaît réellement comme un dédale extraordinairement compliqué. L'histoire montre que les sociétés ferroviaires se sont implantées d'un bout à l'autre du pays en bousculant pas mal de monde sur leur passage. La population était souvent

placée devant le fait accompli—les chemins de fer avaient installé leurs voies ferrées avant même que les gens aient pu exprimer leurs points de vue.

J'ignore si quelqu'un a déjà essayé de savoir quelles matières dangereuses sont transportées sur certaines voies. Cela m'intéressait beaucoup de savoir ce que transportent les chemins de fer parce la ville de Niagara Falls, dans mon comté, est coupée par des voies ferrées. Monsieur l'Orateur, les voies ferrées traversent nos centres touristiques et commerciaux. Parfois, elles servent au transport de matières dangereuses. Notre chef des pompiers veut à tout prix savoir ce que contiennent certains wagons, afin de savoir comment combattre l'incendie si jamais un déraillement ou quelque autre accident provoquait un incendie. Je suppose que tous ceux qui ont essayé de demander aux chemins de fer de participer, même dans une faible mesure, au coût de la construction d'un pont ou d'un viaduc savent comme c'est compliqué. Il est difficile de traiter avec les chemins de fer, nonobstant les pouvoirs de la Commission canadienne des transports et du comité des transports de la Chambre des communes.

Le député de Winnipeg-Sud-Centre a parlé du déplacement des voies ferrées, question qui m'est quelque peu familière. Pendant 25 ans, les habitants de Niagara Falls ont essayé de convaincre les chemins de fer de déplacer en dehors de la ville des voies ferrées qui appartenaient autrefois au Canada Southern, puis au Michigan Central, au New York Central et au Penn Central. En fin de compte, elles ont été acquises par Con Rail. Vous pouvez m'en croire, il est très difficile d'obtenir la collaboration des chemins de fer. J'espère que les projets de déplacement des voies ferrées pourront se réaliser. Je sympathise avec les habitants des autres régions qui sont aux prises avec les mêmes difficultés que nous. Il importe de procéder sans tarder au déplacement des voies ferrées dans notre pays. Le bill présenté par le député de Scarborough-Ouest et visant à modifier la loi sur les chemins de fer est un pas dans la bonne direction.

Il nous faut plus de preuves de collaboration entre les compagnies de chemin de fer et le public. Elles ont trop souvent fait fi du simple citoyen, celui qui doit attendre de 25 à 40 minutes parfois à un passage à niveau afin de se rendre au travail, à l'école ou chez lui. C'est pourquoi j'espère que le ministère des Transports appliquera sous peu des programmes relatifs au déplacement des voies ferrées. J'espère en outre que le premier ministre de l'Ontario, de concert avec ses collègues du parti conservateur, et tout particulièrement le ministre chargé du logement et du développement, saura s'entendre avec les responsables fédéraux pour déplacer certaines voies ferrées en Ontario. Si nous pouvions aplanir certaines de ces difficultés en Ontario, nous pourrions peut-être en faire autant ailleurs au Canada. Peut-être même qu'un jour pourrions-nous voir une cérémonie officielle où l'on retirerait le premier crampon d'une voie ferrée qui traversait des secteurs urbains.

● (1730)

Je félicite mon honorable ami de Scarborough-Ouest. Je le remercie de m'avoir donné l'occasion d'appuyer son projet de loi et de faire quelques observations. A mon avis, cette mesure devrait être renvoyée au comité; nous ferions peut-être ainsi un petit pas vers la revivification du réseau de transport canadien.