

Je crois que si le gouvernement du Québec voulait se donner la peine d'étudier le mécanisme qui dessert les résidants de la banlieue de Toronto, étant donné que le gouvernement fédéral est toujours prêt à verser quelque 60 ou 62 millions de dollars pour ces trains, il aurait tout avantage de tenter d'établir un mécanisme ou un système semblable sur les voies déjà existantes au lieu de les abandonner, et peut-être, comme le propose le bill C-221, de les remettre soit à la province, soit aux municipalités ou à des organismes sans but lucratif.

Monsieur le président, comme l'indique ce projet de loi, la Commission consultative n'a pas le pouvoir de faire appliquer toute décision qu'elle viendrait à prendre. Elle n'a pas non plus le pouvoir de prendre possession d'un terrain ni de le céder. Elle ne peut que conseiller le gouvernement en matières ferroviaires, et il me semble que les simples citoyens ont d'autres moyens de faire connaître leur opinion que la promulgation de ce bill qui me semble inefficace. Les provinces ont assez de pouvoirs pour obtenir la possession, par expropriation au besoin, de tout terrain qu'elles veulent utiliser comme corridor de transport. Les municipalités également, par une autorisation du ministère des Affaires municipales de chacune des provinces, peuvent exproprier si le besoin se fait sentir.

Selon notre expérience en matière d'abandon de lignes dans les provinces des Prairies, il semble que dans la plupart des cas le nouveau propriétaire le plus approprié sera le possesseur du terrain adjacent. La marche à suivre consiste donc généralement à faire la première offre à cette personne. Cependant, en raison de l'intérêt public, les administrations provinciales et municipales ont la préférence si elles ont des plans concrets d'utilisation des emplacements des voies ferroviaires. Dans le cas des emprises sur les réserves indiennes, on tient compte aussi de l'intérêt prioritaire de ces dernières. Il faudrait peut-être aussi que l'on décide d'abandonner des lignes de chemin de fer mais pas avant d'avoir fait des études, comme je l'expliquais il y a un instant, afin de déterminer s'il n'y aurait pas possibilité d'utiliser soit la province ou soit les sociétés de chemins de fer avec l'aide du gouvernement fédéral pour équiper ces voies ferroviaires de trains de banlieue à voie rapide.

Afin de faciliter la cession des terrains aux derniers propriétaires, le gouvernement fédéral a signé une entente avec les chemins de fer sur la cession de la plupart des plates-formes vouées à l'abandon dans les provinces des Prairies présentement. On a donc formé des comités provinciaux ayant pour tâche de déterminer les lignes que les municipalités et le gouvernement de la province désirent revendiquer et dont ils désirent faciliter la cession. Le gouvernement fédéral a l'intention de céder les terrains sans délai aux municipalités concernées ou aux propriétaires fonciers désignés par celles-ci. Mais sur ce point, monsieur le président, j'ai toujours été fortement en faveur de rendre à la Couronne les biens qui appartiennent, que ce soit au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial. Il m'apparaît que cela devrait retourner tout d'abord aux municipalités, qui sont quand même les gouvernements les plus prêts, et qui connaissent le mieux les besoins des citoyens et les besoins d'utilisation de ces terrains ou de ces bâtiments si désuets. Le produit de la vente de ces terrains aidera à dédommager les municipalités de leur perte de recettes fiscales.

Lignes ferroviaires

● (1650)

Il est bien sûr que les municipalités ont certainement perdu des recettes fiscales, et si jamais on décidait d'utiliser ces bâtiments ou les lignes de chemins de fer à d'autres fins, les municipalités pourraient alors se prévaloir de moyens de taxation à l'égard de ces bâtiments. Les buts de ce projet de loi, monsieur le président, sont tout à fait conformes à cette façon d'aborder la question. Si le gouvernement d'une province juge qu'un certain emplacement de voies ferroviaires convient à un corridor de transport ou à une ligne électrique, il peut présenter sa proposition au comité provincial formé à cette fin et être disposé à payer un prix raisonnable pour le terrain.

De la même façon, les groupes intéressés à utiliser des plates-formes abandonnées à des fins récréatives peuvent présenter leur proposition aux municipalités en cause. Lorsqu'on présente des propositions d'utilisation concurrentes relatives à une plate-forme déterminée, la municipalité doit avoir le dernier mot. Les habitants qui seront les plus touchés participeront donc à la prise de décision plutôt par l'entremise de leurs représentants municipaux que par un organisme lointain et siégeant à Ottawa. On pourrait aussi, monsieur le président, se servir d'organismes déjà en place comme l'Union des municipalités et l'Union des conseils de comtés. Ce sont des organismes qui pourraient sûrement voir à l'utilisation de ces voies ferrées ou des terrains qui sont abandonnés par des changements de développement de nouvelles technologies.

Et pour conclure, monsieur le président, je désire féliciter de nouveau l'honorable député d'avoir présenté ce projet de loi. Nous partageons bien sûr avec lui une préoccupation comme à l'égard des problèmes auxquels s'attaque ce dernier. Cependant, nous les abordons d'une manière différente et le gouvernement estime que les dispositions du projet de loi ne permettront vraiment pas d'atteindre les buts fixés. Il recommande ce qu'il estime être la marche à suivre la plus efficace et la plus utile, soit celle que je viens d'indiquer. Monsieur le président, ce sont à peu près les seules remarques que j'avais à faire sur ce projet de loi, elles étaient brèves, mais je tenais à souligner l'importance de songer à nouveau à mettre en place un système de trains qui assurerait un rendement vraiment efficace et qui serait vraiment bénéfique pour les citoyens de la circonscription de Saint-Hyacinthe et de tous les résidants de la rive sud.

M. Gaston Isabelle (Hull): Monsieur le président, je prends la parole sur le bill C-221 parce que je crois que c'est un projet de loi excessivement intéressant. Je dois remercier celui qui l'a présenté, l'honorable député de Laprairie (M. Watson), puisqu'il touche un peu aux transports en commun. Je ne peux pas comprendre que, dans une société aussi moderne que la nôtre, qui, depuis des années se débat avec des problèmes de transport rapide, surtout dans les villes à concentration forte et moyenne, on ne puisse pas utiliser des moyens comme on le dit dans ce projet de loi afin d'améliorer le système de transport dans nos villes. Et je pense que c'est excessivement important. Il y a quelques années, malgré que je ne connaisse pas grand-chose aux transports, je me suis attardé à étudier le problème du transport dans les milieux urbains. Et en médecine, on fait un diagnostic souvent assez rapide quand on voit un malade qui se présente à nos bureaux.

Je me suis aperçu que le transport urbain dans nos villes, que ce soit à Calgary, à Vancouver, à Toronto, à Montréal ou même à Ottawa-Hull, est réellement malade. Alors je vais