

*Emprises de chemins de fer*

il faudrait obtenir le consentement unanime, alors tout le monde sera protégé. Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

[Traduction]

**M. l'Orateur adjoint:** La Chambre est-elle d'accord?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

**LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER**

L'OPPORTUNITÉ DE LA RESTITUTION À LA COURONNE DES  
EMPRISES DE CHEMINS DE FER

**M. G. H. Whittaker (Okanagan Boundary)** propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait étudier l'opportunité de modifier l'article 88 de la loi sur les chemins de fer en vue de rendre à la Couronne les droits de passage accordés à l'origine à titre de subventions du gouvernement, dès qu'ils cesseront d'être utilisés aux fins du transport ferroviaire, conformément aux articles 106, 119 ou 254 de ladite loi.

Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir présenter ma motion qui se lit comme suit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait étudier l'opportunité de modifier l'article 88 de la loi sur les chemins de fer en vue de rendre à la Couronne les droits de passage accordés à l'origine à titre de subventions du gouvernement, dès qu'ils cesseront d'être utilisés aux fins du transport ferroviaire, conformément aux articles 106, 119 ou 254 de ladite loi.

J'ai commencé à m'intéresser à l'arrêt des services ferroviaires quand le CP a demandé il y a quelque deux ans à la Commission canadienne des transports de mettre fin à l'exploitation d'une bonne partie du réseau appelé Kettle Valley Railway situé dans ma circonscription. Depuis de nombreuses années, ce chemin de fer jouait le rôle de couloir secondaire en Colombie-Britannique. On en a cessé l'exploitation depuis quelques années. Le trafic ferroviaire qui traverse la Colombie-Britannique d'est en ouest emprunte maintenant ce qu'on appelle la ligne principale, et la plupart des convois du CP et du CN utilisent à peu près le même parcours.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur une carte de la Colombie-Britannique et d'examiner l'étroit couloir par où passe la trafic ferroviaire pour se rendre compte rapidement que ce parcours est vulnérable à bien des égards. Cela ne posera pas de problème tant que nous pourrions disposer des axes routiers qui existent aujourd'hui. Cependant, dans les années à venir, le trafic routier devra encore compter sur les mêmes sources d'énergie qu'aujourd'hui, soit les carburants fossiles. Cependant les chemins de fer peuvent être reconvertis à l'usage du charbon ou de l'électricité que l'on peut produire à partir d'autres sources que les carburants fossiles.

Je me suis intéressé de plus près à l'arrêt des services ferroviaires lorsque j'ai compris qu'un jour ou l'autre, peut-être pas d'ici la fin de mes jours, mais en tout cas pendant la génération de mes enfants et de mes petits-enfants, nous pourrions fort bien devoir en revenir au transports par chemin de fer. Les couloirs qui ont servi aux chemins de fer sont nécessaires à nos futurs transports. J'en suis d'autant plus persuadé quand je vois ce qui pourrait arriver dans une ville comme Penticton, en Colombie-Britannique, si l'on permettait aux sociétés de chemins de fer de se soustraire à leurs responsabilités et de vendre les terrains sur lesquels courent leur voies.

C'est pour ces raisons que j'ai posé des questions au président de la Commission canadienne des transports, M. Edgar Benson. C'est à la Commission, sous la direction de M.

[M. l'Orateur adjoint.]

Benson, qu'il appartient de décider de l'opportunité de mettre fin à l'exploitation d'un embranchement. J'ai demandé ce qu'il adviendrait des emprises une fois que les voies seraient hors d'usage, lors d'une réunion du comité des transports et des communications, et voici ce qu'il m'a répondu:

Pour autant que je sache, une fois que nous décidons qu'un embranchement ou une voie secondaire peuvent être abandonnés, nous n'avons aucun contrôle sur le terrain comme tel, les chemins de fer pouvant en faire ce qu'ils veulent. Parfois, lorsque la société demande l'autorisation d'abandonner un embranchement, nous lui faisons savoir que nous aimerions voir utiliser le terrain à des fins précises, et elle doit s'engager à utiliser le terrain à cette fin.

J'ai demandé en outre pourquoi la Commission canadienne des transports ne pouvait pas obliger la société à rendre le terrain à la Couronne lorsqu'elle abandonnait des voies, et voici ce que m'a répondu M. Benson:

Pour pouvoir le faire, il faudrait prévoir cette disposition dans la loi sur les chemins de fer.

J'ai également interrogé le ministre des Transports (M. Lang) à ce sujet, et il m'a donné les mêmes réponses.

● (1612)

Afin d'attirer l'attention sur la situation, j'ai décidé de rédiger un bill privé que j'ai fait inscrire au *Feuilleton* à la dernière session. Je l'ai de nouveau présenté cette session, et il figure au *Feuilleton* comme bill C-222. J'ai de plus fait inscrire la résolution à l'étude aujourd'hui. Elle porte le n° 13, mais par un heureux coup du sort, nous sommes en train de la débattre avant bien d'autres.

Par un autre effet du hasard, le rapport de la Commission Hall a été déposé sur le bureau. J'ai été heureux de constater, à la lecture du rapport de la Commission Hall sur le grain et les chemins de fer dans l'Ouest du Canada, que le juge Hall en était arrivé aux mêmes conclusions que moi pour ce qui est de l'abandon des services.

J'aimerais citer les pages 118 et 119 du rapport Hall où l'on peut lire ce qui suit:

Au moment de l'abandon, les assises de la voie—c'est-à-dire la partie de la propriété abandonnée que représente le terrain—sont dévolues à la Couronne du chef de la province pour qu'il en soit disposé par entente mutuelle entre la province et les autorités municipales. Le Canadien national ou CP Rail, selon le cas, ont le droit de recouvrer et d'enlever, à une exception près, les éléments de la voie comme les rails, les traverses, les accessoires, le ballast, etc., s'ils le jugent à propos. Les ponceaux, dont l'enlèvement risquerait de nuire aux réseaux de drainage établis, ou d'avoir d'autres effets indésirables, seraient l'unique élément des améliorations à laisser en place si l'Administration des chemins de fer des Prairies l'ordonnait.

D'aucuns objecteront sans doute que la formule d'aliénation des biens que nous venons d'exposer comporte une certaine expropriation des structures ferroviaires sans compensation pour les sociétés auxquelles elles appartiennent. Mais cette objection ne saurait être valable.

En vertu des articles 106 et 259 de la Loi sur les chemins de fer, les compagnies ferroviaires sont tenues de maintenir le service sur toutes les lignes jusqu'à ce que leur abandon soit approuvé. Dans le cas des embranchements affectés au transport du grain, les compagnies de chemin de fer demandent à être déchargées de cette obligation, alléguant que l'exploitation de ces lignes non rentables leur cause de grandes pertes, même lorsqu'elles reçoivent les subventions aux embranchements dont nous avons parlé; ce motif nous paraît admissible.

A notre avis, les sociétés ferroviaires ne peuvent pas jouer sur deux tableaux à la fois. Elles ne sauraient obtenir l'allégement de leur fardeau financier que nous proposons et conserver quand même un titre de propriété intact sur la totalité des biens, surtout dans le cas où, comme nous l'avons également indiqué, les lignes qui seront en fin de compte abandonnées auront, dans l'intervalle, fait l'objet de nombreuses améliorations financées à même les fonds publics.