

Emprises de chemins de fer

Il conviendrait, à notre avis, de poser en principe qu'au moment de l'abandon, les assises de la voie—c'est-à-dire la partie de la propriété abandonnée que représente le terrain—soient 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 l'expropriation de certaines 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 chemins de fer demandent à être dégagées de cette obligation, alléguant que l'exploitation de ces lignes non rentables leur cause de grandes pertes, même lorsqu'elles reçoivent des subventions aux embranchements dont nous avons parlé, ce qui nous paraît inadmissible.

A notre avis, les sociétés ferroviaires ne peuvent pas jouer sur les deux tableaux à la fois. Elles ne sauraient obtenir l'allègement 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.

Il nous paraît donc éminemment juste et équitable qu'après avoir été définitivement libérées de l'obligation juridique de poursuivre une exploitation déficitaire et de l'obligation de rétablir l'emprise abandonnée dans son ancien état, les compagnies de chemins de fer n'obtiennent le privilège d'abandon qu'à la condition de renoncer à leurs titres de propriété sur l'emprise. De toute manière, une bonne partie des terrains en cause n'a guère de valeur... Les compagnies de chemin de fer seraient donc mal venues de pousser les hauts cris au sujet de la restitution des emprises à la Couronne.

J'ai commencé à m'intéresser à l'abandon des lignes de chemins de fer, il y a deux ans environ, quand CP Rail a demandé à la Commission des transports d'abandonner un grand tronçon de la ligne de Kettle Valley, dans ma circonscription. Depuis de longues années, elle servait de ligne secondaire et traversait la Colombie-Britannique, mais la ligne est abandonnée depuis des années. La ligne principale qu'emprunte tour à tour le Canadien National et CP Rail a absorbé la plus grande partie du trafic d'est en ouest.

Si l'on examine une carte de la Colombie-Britannique et que l'on voie l'étroitesse du couloir utilisé à présent par les compagnies ferroviaires, on verra vite à quel point celui-ci est vulnérable, à plus d'un égard. Tant que les réseaux routiers sont maintenus comme aujourd'hui, tout ira bien, mais à l'avenir, le trafic routier dépendra de la même source d'énergie qu'aujourd'hui, à savoir le pétrole, alors que, par ailleurs, les chemins de fer pourront se reconvertir au charbon ou à l'énergie électrique tirée d'autres sources que du pétrole.

Je me suis de plus en plus intéressé à l'abandon des lignes de chemins de fer, lorsque je me suis rendu compte qu'à l'avenir, peut-être pas de mon vivant mais certainement du vivant de mes enfants ou de mes petits-enfants, nous serions peut-être obligés d'en revenir au transport ferroviaire. Je crois que les lignes de chemins de fer que nous utilisons autrefois redeviendront nécessaires à l'avenir pour assurer nos besoins en transport, au Canada. J'en suis d'autant plus convaincu lorsque je vois le cas de villes comme Penticton, en Colombie-Britannique. Que se produirait-il dans des villes comme celle-là par exemple, si l'on permettait aux chemins de fer d'abandonner leurs responsabilités et de vendre leurs biens immeubles sur ces lignes?

[M. Whittaker.]

● (1712)

C'est pour toutes ces raisons que j'ai posé des questions au président de la Commission canadienne des transports, M. Edgar Benson. C'est la CCT, sous M. Benson, qui décide de l'abandon des lignes ferroviaires. Je lui ai donc demandé lors d'une réunion du comité permanent des transports et communications ce qu'il advient de l'emprise lorsque l'abandon d'une ligne est autorisé. Voici ce qu'il a répondu:

Sauf erreur, une fois notre décision rendue d'autoriser l'abandon d'une ligne secondaire ou d'un embranchement, nous n'avons plus à décider de l'usage qui sera fait du terrain comme tel. Mais le chemin de fer peut en faire ce qu'il juge bon. Parfois, lorsqu'une société ferroviaire fait une demande d'abandon, quel qu'un lui aura déjà signifié son intérêt dans les terrains en cause qu'il souhaite employer à certaines fins précises, et le chemin de fer s'engage alors à les mettre à sa disposition à cette fin précise.

J'ai demandé en outre pourquoi la Commission canadienne des transports ne pouvait exiger, comme condition préalable à l'abandon, que les terrains reviennent à la Couronne une fois l'abandon autorisé. M. Benson a répondu disant:

Il faudrait que ce soit prévu dans la loi sur les chemins de fer de sorte que nous soyons autorisés à le faire.

J'ai aussi posé des questions au ministre des Transports à ce sujet; ses réponses ont été à peu près les mêmes.

Les sociétés ferroviaires ne s'intéressent plus, aujourd'hui, uniquement aux transports. Ainsi, le CP n'est pas seulement une compagnie de chemins de fer; c'est un gigantesque conglomérat d'entreprises diverses allant de l'exploitation minière jusqu'au transport aérien, et de l'exploitation forestière jusqu'au pétrole. De plus, la compagnie a des investissements dans presque toutes les grandes industries. On n'a qu'à voir sa réclame à la télévision pour s'en rendre compte.

En 1897, le CP et le nouveau gouvernement libéral de l'époque ont signé le marché le plus important depuis le contrat original. Ce marché donnait accès au CP à une des régions minières les plus riches du Canada, le sud-ouest de la Colombie-Britannique, en contrepartie d'une baisse du tarif-marchandises. En 1970, on estimait que le CP possédait ou gérait au moins 1 milliard de dollars de biens en Colombie-Britannique, ce qui en faisait, et de loin, la plus grande entreprise de la province. En outre, elle achète peu à peu la deuxième entreprise en importance, la MacMillan-Bloedel. Le rapport des courtiers sur le CP fait souvent valoir son intérêt prédominant dans la Cominco pour vanter cette société auprès des investisseurs. Cet aspect est en fait beaucoup plus important que son exploitation ferroviaire.

La politique des transports du gouvernement, comme elle peut être appliquée par cette commission, devrait souligner le rôle de transporteur et l'engagement historique qui sont liés aux premières subventions et concessions qui ont aidé le CP à atteindre un niveau d'où il pouvait étendre et renforcer sa situation dans nombre de domaines. Cette société jouissait d'une stabilité économique étrangère à d'autres. C'est cette stabilité qui lui a permis d'acheter d'autres chemins de fer et d'acquérir les droits fonciers y afférents. Ce serait faire preuve d'irresponsabilité maintenant que de tirer partie de la situation en vendant des emprises à des prix élevés dans des villes comme Penticton. Cela fermerait des couloirs qui pourraient servir, dans une quinzaine d'années, au transport du charbon, ou au transport de minerais entre cette région et la côte. Il faudrait donc garder et maintenir cette voie, même si elle ne sert pas, car l'emprise pourrait être utilisée, dans l'avenir, comme couloir de transport. Dans ces conditions, c'est-à-dire