

Lignes ferroviaires

Si nous ne pouvons adopter très rapidement un bill comme celui-ci, le gouvernement devrait, dans l'intervalle, mettre sur pied, de concert avec le comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports, une nouvelle procédure destinée à régler les questions d'emprise.

Sans vouloir recommander de façon trop précise les mesures à prendre, en principe, il faudrait veiller à ce qu'aucun tronçon ne soit cédé, vendu ou aliéné de quelque façon que ce soit sans qu'il n'y ait eu au préalable un examen complet de toutes les autres utilisations que pourrait en faire le public. J'en ai déjà traité. Qu'il s'agisse du transport rapide ou de diverses utilisations récréatives et innovatrices, et on ne cesse de nous en proposer tout le temps, nous devrions accorder au public—que ce soit par l'entremise du gouvernement provincial, du gouvernement fédéral, des gouvernements municipaux ou des sociétés ou clubs locaux—suffisamment de temps pour décider comment utiliser ces terrains de façon utile et peu coûteuse.

Même si nous ne parvenons pas à nous entendre sur ce bill aujourd'hui, je souhaite au moins que le député qui répondra au nom du ministre des Transports (M. Lang), soit en mesure d'indiquer de façon positive si le gouvernement envisage sérieusement de transmettre cette proposition au comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports.

● (1640)

[Français]

M. Marcel Ostiguy (Saint-Hyacinthe): Monsieur le président, à mon tour je voudrais faire quelques remarques sur le bill public C-221, Loi prévoyant la création d'une commission chargée de conserver les lignes ferroviaires abandonnées au Canada. Ce projet de loi fixe un certain nombre d'objectifs vraiment louables et vraiment valables, mais je ne suis pas tellement convaincu qu'il propose de les atteindre de la manière la plus efficace.

Dans certains cas je suis tout à fait sûr que des lignes ferroviaires vouées à l'abandon constitueraient un emplacement idéal pour le transport urbain ou pour des fins récréatives. Je suis certain aussi que d'autres lignes ferroviaires ne conviennent pas du tout à ces fins. Il me semble qu'une infinité de groupes différents peuvent s'intéresser ou pourraient s'intéresser à un changement d'utilisation dans le cas de tous les emplacements de voies ferroviaires devenus accessibles par suite d'un abandon. Je pense, monsieur le président, qu'il sera très difficile pour tout organisme de traiter avec ces divers groupes qui voudraient se porter acquéreurs du terrain libéré, laissé en blanc, si l'on veut, par la suspension de voies ferrées.

Pensons à qui devrait avoir la priorité de choix, à qui on devrait remettre ces terrains? Est-ce que cela ira à un organisme de loisir dans le cas des municipalités rurales, à des clubs sociaux? On pourrait penser qu'un club optimiste par exemple pourrait vouloir se porter acquéreur du terrain, on pourrait penser à tout organisme sauf aux municipalités qui voudraient se porter acquéreur du terrain, je pense qu'il serait très difficile pour la commission comme on l'a suggéré dans ce projet de loi de prendre une décision sur les demandes qui seraient formulées. Il semblerait, monsieur le président, que la commission consultative constituée par ce projet de loi s'occuperait de ce problème, mais sans lui indiquer la manière de sopeser les divers intérêts. Rien ne prévoit la participation des provinces ou des municipalités à la prise des décisions. Il n'y a non plus aucune liste de critères pour juger les propositions

[M. Watson.]

d'utilisation. On ne reconnaît même pas qu'il faudrait peut-être traiter différemment les lignes de chemins de fer selon qu'elles soient en ville ou dans les campagnes.

Je me demande si, au lieu de traiter dans ce projet de loi les lignes de chemins de fer abandonnées, il ne serait pas plus souhaitable ou plus valable de penser à améliorer davantage le système de trains de banlieu, même si, pour une raison ou pour une autre, les compagnies de chemin de fer devraient abandonner certains trajets, je pense que dans un projet de loi comme celui-ci on devrait plutôt inciter les chemins de fer à maintenir les services qu'ils donnent présentement en ce qui a trait aux trains de banlieue. Et je voudrais peut-être aussi signaler que sur la rive sud de Montréal, beaucoup de projets ont été étudiés, aussi bien que dans la région de Deux-Montagnes et dans celle de Valleyfield, plusieurs projets ont été étudiés pour la mise en place de trains rapides pour les banlieues. Et parmi ces projets-là, il y avait celui de la ville de Saint-Hyacinthe, circonscription que j'ai l'honneur de représenter à la Chambre des communes, et qui obligeait le gouvernement à verser quelque 62 millions de dollars, bien sûr, grâce à des ententes avec le gouvernement de la province de Québec.

Je cite une résolution d'un conseil municipal de la ville de Mont Saint-Hilaire qui demande au gouvernement du Québec si celui-ci entend intégrer les trains de banlieues au système de transport en commun de la région de Montréal; deuxièmement, qui demande une rencontre immédiate entre les ministères provinciaux et fédéraux préoccupés par ce problème afin de discuter et de régler dans les meilleurs délais le problème de juridiction qui les oppose, et, troisièmement, qui demande à la compagnie de chemins de fer nationaux de maintenir les trains de banlieues et de suspendre et de reporter l'augmentation de 50 p. 100 de ses tarifs jusqu'à ce qu'une telle rencontre ait eu lieu entre les divers paliers de gouvernement.

Monsieur le président, je parlerai pendant quelques instants des problèmes que connaissent les villes et les municipalités de la rive-sud, de la banlieue de Montréal. Il y a bien sûr des villes d'ortoirs telles que Mont Saint-Bruno, Belœil, Mont Saint-Hilaire, Otterburn Park et je me rends jusqu'à la ville de Saint-Hyacinthe, des villes d'ortoirs où il y a une population de tout près de 200,000 habitants dont presque la moitié doit se rendre à Montréal chaque matin et revenir chaque soir et il est devenu quasi-impensable de s'y rendre par les voies normales, les réseaux routiers, avec le système de ponts que nous avons pour traverser sur l'île de Montréal. Et je pense qu'il serait vraiment temps d'instaurer un système de trains rapides.

J'écoutais récemment un reportage sur le fonctionnement du train appelé GO Transit dans la banlieue de Toronto. Et j'en profite pour signaler au gouvernement de la province de Québec et à l'honorable ministre des Transports qu'il y aurait tout avantage à aller regarder ce qui se passe dans la ville et dans la banlieue de Toronto. Il aurait avantage à envoyer toute une équipe d'experts étudier les mécanismes mis à la disposition des citoyens voulant se rendre dans la ville reine. Le gouvernement fédéral, selon ce qu'on disait dans ce reportage, ne subventionne pas les déficits des trains de banlieue de Toronto. C'est le gouvernement de la province de l'Ontario qui le subventionne, et le système est tellement perfectionné que les déficits sont devenus quasi inexistantes.