

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES—BILLS PUBLICS

[Français]

Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui, savoir les bills publics, les bills privés et les avis de motion.

**M. Yvon Pinard (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé):** J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur.

**M. l'Orateur adjoint:** L'honorable secrétaire parlementaire du président du Conseil privé (M. Pinard) invoque le Règlement.

**M. Pinard:** Je demande le consentement unanime de la Chambre pour que nous procédions à l'étude du bill C-222.

**M. l'Orateur adjoint:** La Chambre consent-elle unanimement à ce que nous procédions à l'étude du bill C-222?

● (1702)

[Traduction]

Y a-t-il consentement unanime pour que l'on passe à l'étude du bill C-222 et que l'on reporte l'étude de tous les articles qui le précèdent au *Feuilleton*?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

### LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE RELATIVE À LA PROPRIÉTÉ DU TERRAIN EN CAS D'ABANDON D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER

**M. G. H. Whittaker (Okanagan Boundary)** propose: Que le bill C-222, tendant à modifier la loi sur les chemins de fer (propriété du terrain en cas d'abandon d'une ligne de chemin de fer), soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, l'objectif de ce bill va de soi. C'est de retourner la propriété des emprises à la Couronne quand elles ne sont plus utilisées par les compagnies ferroviaires.

Cinq grandes raisons motivent la présentation de ce bill:

1. La vente de ces emprises fermerait en fait des couloirs de transport dont on pourrait bien avoir besoin au cours des années à venir.

2. Le gouvernement du Canada a consenti d'énormes concessions aux chemins de fer. On a généreusement donné des terres et des avantages fiscaux aux chemins de fer en échange de services de transport à travers le Canada, et maintenant, que ces voies ferrées sont abandonnées, la propriété devrait en être retournée au gouvernement comme paiement partiel de ces concessions.

3. Aujourd'hui, par l'entremise d'une filiale du CP, la Marathon Realty, d'importantes sommes sont réalisées à partir d'environ un million d'acres de terre que le gouvernement avait donné au CP et que cette société possède encore.

4. Le premier mandat du CP était d'offrir un service de transport permanent dans toutes les parties du Canada. Ce mandat n'est plus respecté.

5. En abandonnant des lignes, les sociétés de chemins de fer réalisent d'importants profits financiers aux dépens du peuple canadien en vendant ces propriétés dans les régions urbaines.

### Emprises de chemins de fer

J'ai été très heureux que la motion que j'ai proposée sur la même question soit débattue à la Chambre et qu'elle soit appuyée en principe. En fait, le député de Scarborough-Est (M. O'Connell) a déclaré qu'il appuierait le principe de base de la motion; il est même allé plus loin en s'engageant à appuyer le bill quand il serait présenté à la Chambre. Il a déclaré qu'il appuierait la mesure pour qu'elle soit renvoyée au comité pour que celui-ci en étudie les répercussions. Il a également mentionné que le gouvernement appuyait le bill en principe.

Dans deux cas, le ministre des Transports (M. Lang) s'est montré en faveur de cette idée. Au sujet d'un cas précis d'abandon autorisé par la Commission canadienne des transports, il a déclaré:

Après avoir consulté les provinces le gouvernement du Canada offrirait ces terrains au gouvernement provincial qui les mettrait à la disposition d'une municipalité ou encore nous pourrions offrir de les acheter, le plus tôt possible, aux propriétaires des terrains agricoles adjacents.

En réponse à un mémoire présenté par les trois ministres des Transports des Prairies, il a déclaré:

En cas d'abandon, les assises de la voie devraient revenir automatiquement au gouvernement fédéral.

Le député de Vancouver Kingsway (M<sup>me</sup> Holt) a également fait connaître son opinion lorsqu'elle a vivement appuyé ma motion concernant la restitution des emprises. En fait, le député a dit que le CP n'était plus une compagnie de chemin de fer mais «une façade pour servir d'autres intérêts.» Elle a ajouté:

J'irai même jusqu'à dire que ce chemin de fer n'est là que pour permettre aux actionnaires de gagner encore plus d'argent... Je connais la réputation du Canadien Pacifique qui s'est accaparé tant de terres qui devraient appartenir aux Canadiens.

Vous conviendrez que c'est là une grave accusation à l'égard de cette grosse compagnie canadienne.

J'attirerai également votre attention sur un article publié dans le *Province* de Vancouver du 2 décembre 1977. Dans cet article, on déclare que les deux grandes compagnies ferroviaires du Canada ont conclu un pacte secret avec Ottawa pour restituer au gouvernement fédéral tous les chemins de fer abandonnés des Prairies. Selon une entente, dont la teneur aurait été divulguée par le ministre des Transports de l'Alberta, Hugh Horner, le CN et le CP auraient convenu de restituer à Ottawa toutes les emprises de chemin de fer abandonnées, à compter du 5 août. Selon cet accord, le gouvernement fédéral ne paierait pas les terrains, mais les chemins de fer paieraient les droits miniers. Les emprises urbaines et les terrains adjacents appartenant aux chemins de fer étaient exclus de l'accord. Mais la seule question que je me pose est la suivante: pourquoi a-t-on tenu cet accord secret?

D'aucuns ont émis l'hypothèse que le ministère des Transports fédéral l'avait agité sous le nez des provinces pour bien leur montrer que les voies ferrées appartenaient au gouvernement fédéral. Je vous signalerai également que le juge Hall en est venu à la même conclusion dans le rapport de la Commission Hall sur le grain et les chemins de fer dans l'Ouest canadien en ce qui concerne l'abandon des voies, si ce n'est qu'à son avis les emprises devraient revenir aux gouvernements provinciaux. Voici les recommandations qui figurent aux pages 104 et 105 de ce rapport: